

CHAPITRE 4 :

STIMULER LES CHAÎNES DE VALEUR AU MOYEN DE L'AIDE POUR LE COMMERCE AU NIVEAU RÉGIONAL

Ce chapitre montre que l'Aide pour le commerce régionale a un rôle essentiel à jouer pour favoriser la participation des pays – et en particulier des pays à faible revenu et des pays les moins avancés – dans les réseaux de production régionaux, et pour permettre à ces pays de se connecter aux chaînes de valeur et de progresser dans ces chaînes. Il met en évidence que l'une des motivations principales de la tendance en faveur de l'intégration régionale est la nécessité de réduire les obstacles auxquels se heurtent les réseaux de production régionaux. Les obstacles au commerce, les contraintes administratives et l'insuffisance des infrastructures réduisent l'attrait de ces pays en tant que relais des réseaux de production. Les programmes régionaux d'Aide pour le commerce – dont le nombre a fortement augmenté par rapport à la période de référence 2002-2005 – sont un moyen efficace pour faire face à ces contraintes. Nous verrons dans ce chapitre que, si les programmes régionaux d'Aide pour le commerce sont intrinsèquement complexes en raison de la nécessité d'associer et de coordonner plusieurs gouvernements, leurs divers organismes et une multitude de parties prenantes du secteur privé, ils constituent un moyen efficace et rentable pour aider les pays à atteindre leurs objectifs en matière de commerce et de développement.

INTRODUCTION

La mise en œuvre du programme commercial des pays en développement passe de plus en plus par un effort d'intégration économique et de coopération à l'échelle régionale, comme il ressort du troisième Examen global de l'Aide pour le commerce mené en 2001. À cet effet, l'Aide pour le commerce régionale peut contribuer à stimuler le commerce et à faciliter la progression dans les chaînes de valeur. En Asie, la coopération régionale est mue par les avantages qui en découlent pour les réseaux de production régionaux ; on peut désormais établir que les deux tiers des exportations de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sont attribuables à une participation à ces réseaux de production (Banque asiatique de développement et Institut de la Banque asiatique de développement, 2013). En Afrique, où les petits marchés fragmentés freinent le commerce et la compétitivité, la coopération régionale est l'un des moyens d'élargir les marchés nationaux, de favoriser les spécialisations et de partager les risques. En Amérique latine, où la coopération économique est une tradition bien établie, les pays ont largement recours aux forums régionaux pour réduire le coût de l'activité commerciale au sein et en dehors de la région.

Ce chapitre montre que l'Aide pour le commerce régionale a un rôle essentiel à jouer pour favoriser la participation des pays – et en particulier des pays à faible revenu et des pays les moins avancés (PMA) – dans les réseaux de production régionaux, et pour permettre à ces pays de progresser dans les chaînes de valeur. L'une des motivations principales de la tendance en

faveur de l'intégration régionale, composante désormais essentielle du cadre de politique général dans lequel évolue le commerce international, est la nécessité de réduire les obstacles auxquels se heurtent les réseaux de production régionaux. Les obstacles au commerce, les contraintes administratives et l'insuffisance des infrastructures réduisent l'attrait de ces pays en tant que relais des réseaux de production.

Ce chapitre aborde dans un premier temps les liens qui existent entre régionalisme et intégration régionale du point de vue des réseaux de production ; il présente ensuite une analyse du rôle que joue la tendance actuelle en faveur du régionalisme dans les stratégies de développement et des incidences de cette tendance sur le développement des chaînes de valeur. Ce chapitre résume en outre les résultats des études menées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'Union africaine (UA) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) qui sont pertinents au regard des questions liées à l'Aide pour le commerce régionale et de ses incidences. Dans la deuxième partie de ce chapitre, nous verrons que l'Aide pour le commerce régionale peut contribuer de manière efficace et rentable à réduire les lourdes contraintes qui s'exercent sur l'intégration régionale et la création de réseaux de production régionaux. Des cas d'expérience seront présentés afin de mettre en exergue la façon dont l'Aide pour le commerce régionale a, de manière directe et/ou indirecte, soutenu les chaînes de production et l'intégration régionales. Des observations d'ordre général viendront clore ce chapitre.

RÉGIONALISME, RÉGIONALISATION ET RÔLE DES CHAÎNES DE VALEUR

Comme il ressort de cet ouvrage, de précédentes publications du *Panorama sur l'Aide pour le commerce* et de l'abondante littérature consacrée à ce sujet, le commerce joue un rôle de plus en plus important pour la mise en œuvre des stratégies de développement, et l'Aide pour le commerce a contribué de manière efficace et rentable à remédier aux lourdes contraintes pesant sur l'intégration internationale. La section ci-après analyse la façon dont les programmes plurinationaux et régionaux d'Aide pour le commerce peuvent appuyer l'intégration régionale (ou « régionalisation ») et les chaînes de valeur, et fournit un bref exposé des incidences qu'a la coopération économique bilatérale et régionale (ou « régionalisme ») dans les pays émergents et les pays en développement du point de vue de la politique générale. Cette section s'ouvre sur un examen de la coopération et du développement à l'échelle régionale dans le cadre du système commercial multilatéral, suivi d'un tour d'horizon des effets économiques intrinsèques de la coopération régionale pertinents pour les réseaux de production. Nous verrons ensuite comment la coopération régionale peut offrir de nouvelles perspectives pour l'intégration et les réseaux de production à l'échelle régionale. Enfin, l'accent sera mis sur les éléments complémentaires qui doivent être réunis pour que les programmes régionaux d'intégration économique puissent porter leurs fruits.

Régionalisme et mondialisation

Quelques 546 accords commerciaux régionaux (ACR), définis par l'OMC comme des accords commerciaux réciproques conclus par deux pays ou plus, ont été notifiés à l'OMC. On compte 354 accords en vigueur à l'heure actuelle¹, contre 300 à la fin de l'année 2005 et 130 au début de l'année 1995. Les ACR sont l'un des faits saillants qui ont marqué l'évolution de la politique internationale depuis le lancement de l'Initiative Aide pour le commerce. Les pays en développement, en particulier en Afrique et en Asie mais aussi en Amérique latine et ailleurs, participent de plus en plus activement au mouvement en faveur du régionalisme.² À l'origine de ce processus, on retrouve bien souvent la volonté de promouvoir les réseaux de production régionaux, comme c'est clairement le cas en Asie par exemple. Ce processus, qui ne semble pas près de prendre fin (malgré les préoccupations exprimées quant à la façon dont s'articulent les règles commerciales multilatérales et bilatérales), peut être un facteur plus positif que négatif si les réseaux de production prospèrent grâce à l'ouverture et à l'efficacité, en ne créant pas de blocs discriminatoires (Plummer, 2007).

Aspects économiques des réseaux de production régionaux

La coopération régionale peut apporter des bénéfices considérables aux pays en développement et aux pays émergents, pour autant que les pouvoirs publics mettent en place un cadre de politique favorable et préparent l'économie en conséquence. Les accords de libre-échange (ALE) suppriment les discriminations entre pays partenaires et entreprises nationales : ils ont ainsi un effet positif sur la productivité (« création d'échanges ») et peuvent entraîner un accroissement des flux d'investissement pour tirer parti de l'abaissement des obstacles aux échanges entre les partenaires et des synergies potentielles (« création d'investissements »). Toutefois, dans la mesure où les préférences octroyées aux partenaires dans le cadre des ALE sont supérieures à celles accordées aux pays qui ne sont pas membres du groupe, ils créent une distorsion entre les entreprises partenaires et les entreprises non partenaires en favorisant les premières au détriment des secondes (« détournement des échanges »). En définitive, le détournement des échanges a des effets négatifs sur les termes de l'échange, ce qui peut conduire un pays à importer à un coût plus élevé, entraînant une perte d'efficacité. Ainsi, le détournement des échanges est particulièrement problématique du point de vue des réseaux de production, lesquels sont tributaires des sources d'approvisionnement les moins coûteuses. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles le mouvement du régionalisme, appuyé par les réseaux de production, devrait rester ouvert et tourné vers l'extérieur : le détournement des échanges peut permettre d'éviter cette situation qui est paradoxale pour ceux qui préconisent une organisation efficace des chaînes de valeur. En outre, cela encourage nettement les parties prenantes à faire en sorte que les règles d'origine – qui sont essentielles dans le cadre des ALE pour éviter un « déplacement des échanges »³ – restent libérales, simples et symétriques.

En outre, plus le degré de discrimination inhérent à une ALE est élevé, plus grand est le risque de « détournement des investissements » par lequel l'investissement étranger direct (IED) entrant dans un pays a essentiellement pour but de tirer parti d'un accès régional protégé. Par le passé, cet IED « visant à contourner les droits de douane » a été largement encouragé tant dans les pays développés que dans les pays en développement afin d'attirer davantage de flux d'investissement. Mais cette façon de procéder pose de plus en plus de problèmes à l'heure actuelle pour les réseaux de production, qui prospèrent non pas lorsque les marchés sont fermés mais lorsqu'ils sont ouverts. En effet, l'importance croissante des réseaux de production pourrait expliquer non seulement pourquoi les ALE et d'autres formes de coopération régionale sont de plus en plus ouverts, mais aussi pourquoi les obstacles au commerce et aux investissements disparaissent dans toutes les régions du monde. L'isolement des économies du marché international a toujours eu un coût élevé, mais c'est d'autant plus vrai dans une économie véritablement mondialisée (OCDE, 2012).⁴

En outre, les chaînes de valeur augmentent le coût des obstacles tarifaires. Même lorsque les obstacles tarifaires à l'échelle d'une région sont faibles, ils peuvent pénaliser les chaînes de valeur car ils sont cumulatifs. En effet, les entreprises en aval doivent payer des droits de douane non seulement sur leurs intrants mais aussi sur la valeur de leurs exportations, ce qui entraîne une augmentation géométrique des coûts du réseau de production (OCDE, 2013). Ce degré de protection plus élevé le long de la chaîne de valeur vaut aussi pour les obstacles non tarifaires et les obstacles à l'intérieur des frontières (voir aussi le chapitre 3). Aussi, l'effet des ALE régionaux sur l'efficacité est généralement plus important du point de vue des réseaux de production. L'OCDE (2013) souligne à quel point diverses dispositions profondes contenues dans les ALE peuvent entraîner un net accroissement des échanges par l'intermédiaire des chaînes d'approvisionnement. À cet égard, le rôle de l'Aide pour le commerce régionale pour faciliter le fonctionnement des réseaux de production et permettre aux pays d'atteindre les objectifs de la coopération régionale est évident.

Outre les gains d'efficacité distributifs et l'augmentation des flux d'IED, les avantages pour la coopération régionale comprennent également : la possibilité de réaliser des économies d'échelle plus importantes grâce à un accès à un marché plus large ; le transfert de technologie via l'IED et d'autres aspects de l'intégration ; et la possibilité de renforcer l'efficacité du cadre de politique générale grâce aux mesures à l'intérieur des frontières et aux mesures de facilitation des

échanges prévues dans les ALE les plus récents (par exemple en ce qui concerne les normes de qualité, les mesures complexes spécifiques au secteur des services, les lois concernant la gouvernance des entreprises et la gouvernance publique, les procédures douanières et la politique de la concurrence). Tous ces domaines contribuent à créer de nouveaux réseaux de production régionaux et à renforcer les réseaux existants tout au long de la chaîne de valeur, comme cela sera expliqué en détail dans ce chapitre.

Stimuler les réseaux de production régionaux

Aussi, la création d'échanges et d'investissements qui résulte de la coopération régionale joue un rôle très important pour les réseaux de production. En réduisant les obstacles au commerce et à l'investissement dans la région, les entreprises de tête peuvent organiser la production en fonction des avantages comparatifs de chaque pays. Elles créent ces réseaux de diverses façons : IED, octroi de licences et passation de marchés notamment. Ainsi, elles contribuent à la fragmentation des échanges le long des chaînes de valeur, ce qui renforce la régionalisation. L'accroissement des flux entrants d'IED en provenance de la région et de l'extérieur de la région peut avoir une multitude d'effets positifs pour les pays récepteurs, notamment en favorisant l'emploi, le recours au capital à risques partagés, les entrées de devises, les retombées technologiques, et d'autres effets d'entraînement sur la productivité. Une présence régionale permet aux entreprises de tête de réduire leurs coûts de transport au minimum et de bénéficier de coûts commerciaux plus faibles dans un cadre de coopération régionale. Ce cadre, à son tour, ouvre la voie à une plus grande libéralisation multilatérale.

Les réseaux de production régionaux stimulent les résultats commerciaux d'un pays et créent une demande de mesures favorisant le commerce en vue de renforcer l'efficacité grâce, par exemple, à la facilitation des échanges et à l'amélioration des infrastructures immatérielles et matérielles. La participation à ces réseaux régionaux offre des débouchés « tout prêts » aux entreprises de production locales et leur permet de bénéficier d'un apprentissage par la pratique à mesure que l'économie s'ouvre aux marchés régionaux et mondiaux. Les flux entrants d'IED et d'autres formes d'interaction avec les entreprises de tête ont d'importantes retombées économiques qui, de manière générale, accélèrent la progression dans les chaînes de valeur. En d'autres termes, les réseaux de production tirent parti des avantages comparatifs de chaque économie afin de renforcer la productivité et de réduire les coûts tout en stimulant les investissements et le transfert de technologie, ce qui permet aux pays en développement de s'intégrer à l'économie mondiale d'une façon qui n'aurait pas été possible il y a 20 ans. Dans le cadre de la fragmentation de la production, les entreprises de tête implantent les segments à forte densité de main-d'œuvre dans les économies à bas salaires, ce qui entraîne une croissance rapide des échanges intrasectoriels de pièces et de composants dans la chaîne de valeur.

La coopération régionale offre des possibilités particulièrement intéressantes pour les petits pays à faible revenu, lesquels, comme indiqué précédemment, n'ont généralement pas été concernés par le lien IED-commerce. La coopération régionale constitue donc un véritable tremplin pour une meilleure intégration dans des marchés régionaux et mondiaux plus larges et facilite la progression dans les chaînes de valeur. Le Viet Nam, par exemple, a tiré profit de son accession à l'ASEAN en 1995 en mettant en place un régime de commerce et d'investissement de plus en plus libéral dans le cadre des programmes de la Zone de libre-échange (AFTA) et de la Zone d'investissement de l'ASEAN et a ainsi pu prendre part à différents réseaux de production avec ses partenaires plus développés, processus renforcé par l'accession du pays à l'OMC en 2007. Cela a entraîné une mondialisation accrue de l'économie, une augmentation des flux entrants d'IED, des retombées technologiques et de l'emploi, et une diminution de la pauvreté. Au fil des années, le Viet Nam a commencé à progresser dans la chaîne de valeur et est passé au rang de pays à revenu intermédiaire en 2012. Le pays espère récolter de nouveaux succès en participant à des accords de coopération économique mégarégionaux au sein de la région Asie-Pacifique, comme on le verra plus loin. Ces bons résultats ont eu un effet de démonstration

important dans d'autres pays en transition de la région : le Cambodge a enregistré des résultats similaires ces dernières années, et le Myanmar, dont l'ouverture politique en 2012 a été suivie de l'adoption de nombreuses réformes économiques orientées vers l'extérieur, espère que l'intégration dans les réseaux de production constituera une source cruciale d'IED et d'emplois et un moyen de lutter contre la pauvreté dans le secteur des ressources naturelles et le secteur manufacturier.

En effet, l'Asie du Sud-Est a particulièrement bien réussi à attirer les réseaux de production régionaux en raison des différences de niveaux de salaires et de productivité de la main-d'œuvre entre les États membres, ce qui permet de mieux tirer parti des chaînes de valeur ; facilite la libéralisation régionale des échanges et des investissements dans le cadre notamment de l'initiative de l'AFTA et de la Communauté économique de l'ASEAN (AEC) ; renforce la compétitivité des infrastructures commerciales matérielles et immatérielles, notamment des ports maritimes, des « guichets uniques » nationaux pour les procédures douanières dans le cadre du programme « guichets uniques » de l'ASEAN, et de plusieurs « triangles de croissance » industriels (similaires à plusieurs égards aux zones franches industrielles) ; et renforce les liens intrarégionaux et internationaux, ce qui se traduit par une baisse des coûts de production et de logistique (Plummer et Chia, 2009 ; Athukorala, 2010).

À titre d'exemple, l'ASEAN a commencé à mettre sur pied un secteur commercial dynamique au début des années 1980 en libéralisant les échanges et l'IED et en investissant dans les infrastructures liées au commerce. Le programme de réforme a profondément modifié la structure des échanges, dans laquelle les ressources naturelles et les produits agricoles ont cédé la place aux produits manufacturés. Dans le secteur manufacturier, les changements les plus significatifs ont concerné les machines et le matériel de transport (Section 7 de la Classification type pour le commerce international – CTIC). Dans ce secteur, le changement le plus marquant concerne les valves électroniques à cathode chaude (code 776 de la CTIC), dont la valeur des exportations est passée de 12 milliards de dollars EU en 1990 à 120 milliards de dollars EU en 2006, représentant 16 % des exportations totales de l'ASEAN, qui s'élèvent à 759 milliards de dollars EU (Plummer et Chia, 2009). L'ASEAN exporte près du tiers des valves électroniques à cathode chaude dans le monde (379 milliards de dollars EU), qui comprennent les tubes cathodiques ; d'autres valves et tubes électriques ; les diodes, transistors et semi-conducteurs similaires ; les microcircuits électroniques ; ainsi que les cristaux piézo-électriques. En d'autres termes, ces exportations s'inscrivent dans une chaîne de valeur des produits électroniques dont l'AEC est un acteur clé. Parmi les objectifs principaux qu'elle s'est fixés, l'AEC entend attirer des chaînes de valeur dans d'autres secteurs avec autant de succès.

Facteurs complémentaires pour promouvoir l'intégration économique régionale

Pour que la coopération régionale (ou tout autre type de changement novateur en matière de politique commerciale) puisse véritablement stimuler l'intégration régionale, certaines conditions préalables doivent être réunies. Premièrement, l'impact sera fonction de la solidité des politiques économiques appliquées dans les pays membres. Peu d'entreprises pourront tirer parti du commerce régional dans une situation d'instabilité macroéconomique, de protection insuffisante de la propriété intellectuelle, de corruption ou opacité des lois fiscales et des réglementations commerciales. De manière générale, les ALE encouragent les réformes de la politique économique nationale ; étant donné que les ALE tendent à être beaucoup plus profonds que les accords conclus habituellement dans le cadre multilatéral, le régionalisme présente des avantages importants en tant que stratégie de politique commerciale complémentaire. Par exemple, le Mexique a pu se servir des engagements qu'il avait pris au titre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) dans le cadre d'un programme de réforme économique national touchant tous les secteurs, et la libéralisation des mesures à l'intérieur des frontières qui a suivi a été optimale.

Deuxièmement, la réussite du processus visant à attirer des réseaux de production par l'intermédiaire d'une ALE sera également fonction de l'efficacité des transports et d'autres infrastructures, des mesures de facilitation des échanges et d'autres mesures de politique générale. À titre d'exemple, pour pouvoir tirer parti d'une ALE, les réseaux de transport et de logistique entre pays membres doivent pouvoir prendre en charge de plus gros volumes d'échanges. Les pays enclavés, en particulier, sont fortement tributaires de la qualité des infrastructures dans les pays voisins.

Aussi, pour que le processus de libéralisation des échanges puisse porter ses fruits, les pays en développement doivent souvent procéder à des améliorations dans divers domaines qui correspondent habituellement aux thèmes centraux de l'Initiative Aide pour le commerce : les infrastructures liées au commerce, la facilitation des échanges et la création d'un environnement propice aux échanges sont des points essentiels pour que les pays en développement puissent tirer parti de la libéralisation des échanges, et ce quel que soit le contexte. Les accords commerciaux régionaux permettent de réaliser des progrès dans ces domaines, puisqu'il est plus simple de régler ces questions (souvent délicates sur le plan politique) au sein d'un petit groupe de pays animés par des préoccupations semblables et appartenant à la même région que dans le cadre multilatéral par exemple. Nous étudierons plus loin les politiques complémentaires qui contribuent à la réussite du processus de libéralisation et de facilitation des échanges, puis nous analyserons la façon dont la tendance en faveur du régionalisme qui est en train de voir le jour dans l'économie mondiale favorise les réseaux de production et des échanges fragmentés dans la chaîne de valeur.

Couloirs de transit/de transport

Les couloirs de transit/de transport illustrent parfaitement les avantages qui découlent des ALE et autres formes de coopération économique régionale pour les pays en développement membres, puisque, par définition, leur portée est régionale. Ils sont couramment définis comme des voies matérielles reliant deux localités ou plus et permettant la circulation des personnes et des marchandises entre les voies ou le long de celles-ci. Ces couloirs peuvent servir à relier deux localités d'un même pays, mais aussi des sous-régions ou des régions. Ils comprennent les routes, les voies ferrées, les ponts et les accès portuaires. Ils peuvent être développés pour augmenter les échanges au sein d'une région, offrir un accès à des pays enclavés et créer une voie d'accès international au commerce de marchandises en reliant une région à des ports. Les couloirs de transit/de transport jouent un rôle particulièrement important pour les échanges et les perspectives de croissance des pays sans littoral.

Des coûts de transport élevés sapent les avantages potentiels de la libéralisation des échanges et peuvent réduire à néant les effets sur les prix qui découlent de la réduction des droits de douane et des obstacles non tarifaires allant de pair avec les ALE. Ils limitent ainsi les possibilités de participation des pays aux réseaux de production. Leur poids sur le commerce est un thème que l'on retrouve dans l'ensemble de la littérature spécialisée. C'est ainsi que Limao et Venables (2001) ont estimé que la qualité de l'infrastructure dans les pays en développement était responsable d'une variation de 40 à 60 % des coûts de transport, et qu'une réduction des coûts de transport de 10 % engendrait une augmentation des échanges de près de 25 %. Aussi, l'attention consacrée aux couloirs de transit dans le cadre des programmes d'Aide pour le commerce en particulier est tout à fait justifiée.

Dans les premiers temps, l'intérêt porté aux questions de transport était essentiellement axé sur le développement et l'amélioration des infrastructures matérielles telles que les routes, les voies ferrées et les ponts. Plus récemment, la portée des projets et programmes visant à améliorer les couloirs de transport a été élargie pour inclure des mesures dont l'objet est de supprimer les goulets d'étranglement aux postes frontière et de réduire le temps et les coûts de transit directement et indirectement grâce, par exemple, à l'harmonisation des contrôles aux frontières, l'amélioration de la technologie et de la communication, la diminution des formalités administratives, et l'amélioration de l'efficacité des organismes publics et des agents aux frontières.

L'approche régionale du développement des couloirs de transit est efficace mais pose bien souvent des difficultés sur le plan politique (OCDE, 2009). Les pays supportent une part différente du coût des projets, de sorte qu'ils n'ont pas les mêmes incitations à affecter les fonds et ressources limités dont ils disposent aux couloirs ou à d'autres projets nationaux, en particulier si les projections concernant « le pays qui a le plus à gagner » sont souvent très contestées. Dans ce sens, la présence d'un médiateur impartial tel qu'une banque de développement multilatérale ou régionale peut contribuer à résoudre le problème. À titre d'exemple, la Banque asiatique de développement a joué ce rôle et a beaucoup investi dans la sous-région du Grand Mékong (GMS) ainsi que dans le cadre du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), comme nous le verrons plus loin.

Adopter une démarche régionale en lieu et place d'une série d'approches nationales peut notamment avoir comme avantages concrets une normalisation de la construction des voies ferrées, permettant aux trains de chaque pays de la région d'utiliser ces voies tout au long du couloir, ainsi que l'élaboration de normes régionales en matière de poids. L'OCDE (2009 : chapitre 2) expose les travaux que les organisations régionales de coopération ont menés avec les donateurs et les gouvernements partenaires pour améliorer les liaisons de transport transfrontières dans le cadre d'un plan stratégique visant à stimuler l'intégration économique régionale. En outre, comme le relèvent Kuroda *et al.* (2007) : « Les routes, aussi bonnes soient-elles, sont de peu d'utilité si le trafic est bloqué aux frontières ».⁵ Pour faire en sorte que l'infrastructure ait le plus grand impact possible sur le commerce, il est également nécessaire d'harmoniser les différentes réglementations et les différents systèmes et d'assurer une coopération entre les pouvoirs publics afin de garantir un passage rapide aux frontières.

Facilitation des échanges

Dans la mesure où la facilitation des échanges touche à un grand nombre de mesures à l'intérieur des frontières qui sont complexes et parfois sensibles du point de vue politique, il est généralement plus simple d'aborder la question à l'échelle régionale que dans le cadre de négociations multilatérales. La facilitation des échanges se distingue des autres questions liées au commerce international en ce sens qu'elle est axée sur *l'efficacité* des procédures (PNUD, 2007). Les mesures axées sur l'amélioration de la facilitation des échanges sont essentielles pour les stratégies des pays en matière de commerce et de développement : elles rendent possible une expansion du commerce qui serait autrement difficile en raison des obstacles non tarifaires et à l'intérieur des frontières. Ces entraves au commerce diminuent les possibilités de gains d'efficacité et d'améliorations de la productivité et de la croissance qui découlent d'une augmentation des exportations et des importations. Elles nuisent également à la création de réseaux de production et sont souvent à l'origine de l'exclusion de certains pays des chaînes de valeur.

La facilitation des échanges, abordée au niveau régional, contient de nombreux éléments qui ne permettent tout simplement pas d'établir une discrimination entre les partenaires commerciaux et entraînent donc une plus grande efficacité non seulement du commerce régional mais aussi du commerce mondial. À titre d'exemple, le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) a accompli de réels progrès dans le domaine de la facilitation des échanges de manière entièrement volontaire et non discriminatoire, en se fondant sur un ensemble de principes de facilitation des échanges mis au point en étroite collaboration avec le secteur privé (il en sera question plus loin dans ce chapitre).

L'argument le plus évident en faveur des initiatives régionales de facilitation des échanges est peut-être lié à la géographie, dans le sens où la proximité régionale permet une meilleure circulation de l'information entre négociants, le partage des pratiques culturelles et la mise en place au fil du temps de systèmes communs (Maur, 2008). Dans la mesure où de nombreux obstacles non tarifaires et à l'intérieur des frontières qui entravent le commerce sont géographiquement définis, les solutions régionales s'imposent de manière logique. Les initiatives régionales de facilitation

des échanges axées spécialement sur les aspects géographiques peuvent notamment porter sur le partage des installations aux frontières, l'harmonisation et la coopération régionales en vue d'éviter les chevauchements (dus aux différences de normes entre les pays) et les coûts de friction (par exemple lorsque le temps est utilisé d'une manière inefficace du fait de chargements et de déchargements répétés de marchandises).

Deuxièmement, la facilitation des échanges à l'échelle régionale peut engendrer des gains d'efficacité grâce à la suppression de procédures et de services coûteux. À cet égard, les solutions régionales sont parfois plus faciles à mettre en œuvre que les mesures multilatérales en raison de la complexité des accords de facilitation des échanges et du fait que la mise en œuvre de mesures visant à faire baisser les coûts nécessite souvent une coopération régionale sur le terrain. La suppression de procédures coûteuses permet aux entreprises de réaliser des gains d'efficacité et aux petits opérateurs d'avoir accès aux marchés d'exportation, un problème majeur dans les pays en développement. Les solutions régionales consistent notamment en l'harmonisation, l'entraide des autorités chargées de l'évaluation en douane, et la reconnaissance mutuelle des décisions, de la certification et des essais (OCDE, 2009).

Troisièmement, la facilitation des échanges à l'échelle régionale peut aussi stimuler la concurrence dans les activités liées au commerce. Les accords régionaux qui entraînent une plus grande transparence de la réglementation peuvent à leur tour déboucher sur une gestion plus efficace des frontières. Les services liés au commerce qui sont tributaires de la coopération en matière de réglementation en tirent également parti.

En résumé, l'expérience a montré que les couloirs de transit et la facilitation des échanges jouent un rôle important dans la réussite de toute stratégie de politique commerciale, et qu'il est généralement plus facile et plus efficace de traiter les questions connexes dans le cadre de la coopération économique régionale que dans d'autres contextes.

RÉGIONALISME ET RÉSEAUX DE PRODUCTION DANS LES ÉCONOMIES EN DÉVELOPPEMENT

L'analyse qui précède met en exergue l'importance du rôle que joue la coopération régionale pour faciliter la participation des pays en développement aux chaînes de valeur, ainsi que les politiques complémentaires qu'il est nécessaire de mettre en œuvre pour appuyer ce processus. La diminution des obstacles au commerce et aux investissements grâce aux accords commerciaux régionaux entraîne une baisse des coûts de transaction liés à la fragmentation des échanges et permet ainsi la création de chaînes de valeur régionales (OCDE, 2013). À cet égard, Orefice et Rocha (2011) ont utilisé un modèle de gravitation pour rendre compte des effets qu'ont les accords de coopération économique approfondis sur les échanges liés aux réseaux de production. Les auteurs ont estimé que ces accords engendrent un accroissement des échanges entre les pays partenaires de près de 35 points de pourcentage. Il est en outre plus simple de promouvoir des réformes profondes dans le cadre d'accords régionaux, dans la mesure où ceux-ci regroupent habituellement un nombre moins important de pays, qui partagent les mêmes valeurs, et empêchent généralement les pays de jouer les passagers clandestins. Même le traitement spécial et différencié appliqué au sein des ALE prend de plus en plus la forme de périodes de transition plus longues plutôt que de dérogations aux exigences de réformes des politiques.

Cette section examine succinctement l'expérience acquise par la région dans laquelle le processus de création de chaînes de valeur a connu le plus franc succès, l'Asie, et par la région dans laquelle ce processus a connu le moins de succès, l'Afrique. Les efforts déployés dans la sous-région des Caraïbes, qui s'est particulièrement employée à promouvoir les chaînes de valeur, seront également passés en revue. Cette section présente en outre des contributions qui ont mis en évidence les points forts et les points faibles de l'Aide pour le commerce régionale comme catalyseur pour l'intégration régionale, en utilisant à cette fin les résultats des enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA

auprès des donateurs et des pays partenaires en Afrique ainsi que les résultats de l'exercice de suivi et d'évaluation de l'Aide pour le commerce régionale mené en 2011 par l'OCDE et l'OMC.⁶ La section suivante se penchera sur les raisons pour lesquelles l'Aide pour le commerce régionale constitue un moyen efficace pour promouvoir les chaînes de valeur et contribuer à la réussite des accords régionaux.

Coopération régionale en Asie : un instrument efficace pour promouvoir les chaînes de valeur

La région de l'Asie de l'Est est de loin celle qui a le plus – et le mieux – mobilisé la coopération régionale pour promouvoir la fragmentation du commerce et les réseaux de production. La plupart des ALE en Asie sont bilatéraux de nature et sont de ce fait généralement plus simples à négocier que les formes de coopération regroupant plusieurs membres ou les accords plus profonds tels que les unions douanières. En outre, la majorité de ces ALE ont été formés avec des pays situés en dehors de l'Asie. Par exemple, l'ASEAN, en tant qu'organisation régionale, a mis en place sept ALE (avec l'Australie, la Chine, la Corée, la Corée du Sud, l'Inde, le Japon et la Nouvelle-Zélande), et ses pays membres ont conclu dix accords distincts avec des pays de l'Asie de l'Est extérieurs à l'ASEAN et neuf accords avec des pays tous situés en dehors de l'Asie de l'Est, dont plusieurs sont plus complets que les accords de coopération conclus entre les pays de l'ASEAN eux-mêmes (Petri *et al.*, 2012). Un très grand nombre de travaux empiriques ont été menés sur les réseaux de production et la fragmentation du commerce au sein de la région et en dehors.⁷

La coopération en Asie de l'Est est mue par le marché : les parties prenantes cherchent à former des ALE principalement pour accroître les flux d'IED en vue de renforcer les chaînes de production existantes et de favoriser la création de nouvelles chaînes. Comme cela a été souligné plus haut, la région a obtenu d'excellents résultats à cet égard : les échanges et les flux d'investissements intrarégionaux ont fortement augmenté au fil des ans, à tel point que le commerce régional compte désormais pour plus de la moitié du commerce total. Toutefois, lorsque l'on calcule le commerce en termes de valeur ajoutée, on s'aperçoit que le commerce intrarégional représente bien moins que la moitié du total (BAsD, 2008). En d'autres termes, le rôle de plus en plus important que jouent les réseaux de production régionaux entraîne un « double comptage » des flux commerciaux intrarégionaux (en termes nominaux). C'est également la conclusion que l'on peut tirer de la base de données de l'OMC et de l'OCDE sur les échanges en valeur ajoutée (EVA) pour certains pays ; par exemple, en termes nominaux, la Chine est devenue le principal partenaire commercial du Japon en 2007, mais cela tient en partie à l'importance croissante du rôle que joue la Chine dans les réseaux de production tirés par le Japon. D'après cette base de données, en termes de valeur ajoutée, les États-Unis restent le principal partenaire commercial du Japon.

Si la grande majorité des études empiriques menées au sujet des ALE bilatéraux en Asie donnent à entendre que ceux-ci ont eu (ou auront) un effet positif sur la prospérité des pays membres, ces accords présentent d'importants inconvénients : puisque le développement des réseaux de production régionaux est le moteur du régionalisme en Asie, les ALE bilatéraux tendront toujours à être bien en deçà du potentiel. Il serait nécessaire de mettre en place des ALE régionaux afin de tirer au mieux parti des chaînes de valeur et de la baisse des coûts associés par exemple aux règles d'origine (grâce au « cumul »), d'élaborer des normes régionales en matière de propriété intellectuelle, d'adopter des mesures régionales de facilitation des échanges, et ainsi de suite. Il est important de relever que ces politiques sont optimales dans la mesure où tous les pays sont gagnants, et pas uniquement les pays partenaires.

Les pouvoirs publics asiatiques ont pris acte de ces contraintes et ont lancé des négociations en vue de créer des accords mégarégionaux, à savoir l'Accord de partenariat transpacifique (TPP) et l'Accord de partenariat économique régional global (RCEP), donnant ainsi naissance au courant désormais connu sous le nom de « nouveau régionalisme » en Asie (Petri *et al.*, 2012). Comme chacun de ces accords représenterait à peu près 40 % du commerce mondial, ils constitueraient de nouveaux acteurs de poids dans l'économie mondiale et contribueraient à résoudre un grand nombre des problèmes très préjudiciables associés à l'écheveau d'ALE en Asie.

Les négociations concernant l'Accord de partenariat transpacifique ont débuté en 2008 et le 17^{ème} cycle de négociations a eu lieu en mai 2013. Cet accord fait fond sur un ALE de qualité formé entre quatre petites économies ouvertes (le Brunei Darussalam, le Chili, la Nouvelle-Zélande et Singapour), connu sous le nom de « P4 ». Outre les parties aux négociations, l'Accord TPP regroupe également l'Australie, les États-Unis, la Malaisie, le Pérou et le Viet Nam depuis peu le Canada et le Mexique. Le Japon a confirmé son intention de rejoindre le partenariat en mars 2013 et y participera probablement en tant que membre à part entière à compter du mois de juillet.

L'Accord de partenariat transpacifique se distingue des autres accords non seulement en raison des grandes différences du point de vue des niveaux de développement, mais aussi de par l'objectif fixé qui est de devenir un accord moderne du « XXI^e siècle » couvrant des domaines très variés, y compris les obstacles aux échanges de marchandises et de services à la frontière et autres qu'à la frontière, l'IED, la protection de la propriété intellectuelle, la facilitation des échanges et la politique en matière de concurrence. Il comprend même des sections consacrées aux sciences et à la technologie, ainsi qu'aux petites et moyennes entreprises : autant de domaines clés pour les réseaux de production.

Lancée en novembre 2012, l'initiative relative à l'Accord RCEP est bien plus récente. Il s'agit de la première grande initiative menée sous l'égide de l'ASEAN dans le cadre d'une stratégie fondée sur la « primauté de l'ASEAN ». Dans un premier temps, cet accord sera négocié uniquement par l'ASEAN et les partenaires avec lesquels elle a formé des ALE (l'Australie, la Chine, la Corée, l'Inde, le Japon et la Nouvelle-Zélande). Toutefois, en vertu des principes directeurs relatifs à la négociation du RCEP, qui ont été adoptés par l'ASEAN et les dirigeants des pays avec lesquels elle a formé des ALE, les partenaires économiques de la région pourraient à terme devenir parties à l'accord. L'Accord RCEP se veut de « qualité », bien que le fait qu'il vise à être plus « souple » que le TPP et sa composition donnent à penser qu'il sera moins global. En mai 2013, les dirigeants ont achevé leur premier cycle de négociations, lors duquel ils ont examiné des questions concernant la portée et la méthodologie, et une deuxième réunion est prévue pour le mois de septembre. Ils se sont fixé comme objectif d'achever l'élaboration de cet accord d'ici la fin de 2015.⁸

Des études empiriques indiquent que ces accords régionaux auront des effets considérables sur la croissance économique régionale, du fait en particulier de leurs retombées sur les entrées et les sorties d'IED, et, partant, sur le renforcement des réseaux de production. À cet égard, Petri *et al.* (2012) ont utilisé un modèle d'ECG pointu pour évaluer les retombées économiques du RCEP et du TPP, lesquels ouvriront la voie à la création de la Zone de libre-échange Asie-Pacifique (FTAAP) en 2025.⁹ D'après leurs prévisions, ces deux accords auraient des retombées considérables : si les effets sur l'économie mondiale ne se feraient que peu sentir dans un premier temps, d'ici 2025, les gains de prospérité pourraient se chiffrer à 223 milliards de dollars EU pour le TPP, à 499 milliards de dollars EU pour les deux accords, et à 1 900 milliards de dollars EU pour la Zone de libre-échange Asie-Pacifique, soit près de 2 % du PIB mondial, un impact très net qui tient en grande partie à l'association de la Chine et des États-Unis au sein du même ALE.

Coopération régionale en Afrique : essais de mise en place de nouveaux réseaux d'intégration

L'Afrique s'est employée tout autant que l'Asie à établir des ALE et d'autres formes d'intégration plus profondes encore, telles que des unions douanières (par exemple l'Union douanière d'Afrique australe, la SADC, et la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest, la CEDEAO) et même des unions monétaires (par exemple l'Union économique et monétaire ouest-africaine, l'UEMOA). De nombreuses études concernant ces initiatives et ces projets pour l'avenir ont été publiées par la Banque africaine de développement dans des *documents de stratégie d'intégration régionale* pour différentes régions.¹⁰ À l'instar de l'Asie, l'Afrique étudie la possibilité de regrouper les nombreuses ALE de la région au sein d'un ALE « continental » ou « panafricain ». Les discussions à cet égard ont débuté lors de la 6^{ème} session ordinaire de la conférence des Ministres du commerce de l'Union africaine en 2010. Toutefois, il existe une différence de taille entre l'Asie et l'Afrique : l'Asie a beaucoup mieux réussi à stimuler le commerce intrarégional, alors que celui-ci ne représente en Afrique que 10 % environ du commerce total.

Le fait que l'Asie ait mieux réussi à accroître son commerce intrarégional tient en partie à la structure de la production : de manière générale, les pays africains ont plus tendance à pratiquer le commerce interproduits (par exemple exportations de ressources naturelles contre importations de produits manufacturés), tandis que la structure des exportations de l'Asie est beaucoup plus diversifiée et se caractérise de plus en plus par des échanges intrasectoriels, y compris les échanges fragmentés dans le cadre des réseaux de production. Cependant, aux premiers stades de leur développement, la plupart des économies asiatiques ont aussi pratiqué les échanges intrasectoriels ; la diversification se poursuit à mesure que l'économie se développe et que les pays progressent dans les chaînes de valeur. De plus, comme en Afrique, le commerce intrarégional en Asie a été freiné dans le passé par des problèmes de connectivité. Les pays de l'Asie du Sud-Est ont donné un ordre de priorité élevé et ont consacré des ressources considérables à l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires transfrontières, des ponts et des infrastructures « immatérielles », afin de faire baisser le coût des échanges intrarégionaux grâce à des couloirs de transit et autres initiatives, avec beaucoup de succès.

À titre d'exemple, le Fonds de l'ASEAN pour les infrastructures a été créé à cette fin en 2012 et la sous-région du Grand Mékong (GMS), dont la BASD assure le secrétariat, a très bien réussi depuis sa création en 1992 à remédier aux principaux goulets d'étranglement dans le secteur du commerce qui touchaient la région du Mékong. Il est important de relever que ces initiatives répondent souvent à la nécessité de réduire le coût des échanges intrarégionaux, non *pas* dans le but en soi de relever la part des échanges intrarégionaux, mais plutôt pour attirer les réseaux de production, ce qui entraîne généralement à son tour une augmentation du commerce intrarégional (bien qu'au sein de l'ASEAN, la part du commerce intrarégional dans le commerce total soit seulement passée de 20 % au moment de la signature de l'Accord instituant l'ALE à environ 25 % à l'heure actuelle). Toutefois, la réussite de ce point de vue devrait être évaluée d'après les effets sur la baisse des coûts, l'amélioration de la compétitivité et l'IED entrant, qui caractérisent le succès de l'ASEAN depuis une génération.

En outre, la coopération régionale « profonde », qui prévoit notamment la suppression des obstacles à la frontière et autres qu'à la frontière dans le domaine du commerce, a favorisé le processus d'intégration dans toute l'Asie de l'Est pour répondre aux besoins des réseaux de production. De surcroît, l'accent mis sur la libéralisation des services dans le cadre de l'AEC et du RCEP témoigne de cette priorité accordée au développement des chaînes de valeur ; comme il ressort clairement de la base de données EVA, le commerce international de services est beaucoup plus important en termes de valeur ajoutée (50 %) que cela semblait être le cas en termes nominaux (quelque 30 %). La différence tient en grande partie au rôle important que joue le secteur des services pour appuyer les réseaux de production internationaux. Les décideurs de l'Asie de l'Est accordent un degré de priorité élevé au secteur des services.

Aussi, les mauvais résultats enregistrés en Afrique en ce qui concerne l'intégration régionale s'expliquent notamment par le fait que la région n'a pas été en mesure de créer des chaînes de production régionales. Le manque d'échanges intrasectoriels ainsi que l'insuffisance du développement de réseaux de production, qui ont freiné le renforcement de l'intégration régionale, ont été mis en exergue dans les *documents de stratégie d'intégration régionale* publiés par la Banque africaine de développement.

Les dirigeants africains sont bien sûr pleinement conscients de ces problèmes et cherchent des moyens de les résoudre. Par exemple, le Plan d'action de l'Union africaine pour l'intensification du commerce intrarégional (Union africaine, 2012) recense les obstacles qui freinent le commerce intrarégional et contient des propositions de projets concrets visant à supprimer ces contraintes. Il ressort de ce plan d'action que « Le commerce entre les pays africains s'intensifiera s'ils renforcent leurs capacités de production dans les secteurs de l'économie en plein essor, et s'ils appuient la création d'entreprises et de chaînes de valeur régionales » (page 8). En outre, un degré de priorité élevé est donné aux programmes visant à accroître l'IED ainsi qu'à créer des entreprises et des chaînes de valeur régionales.

Les donateurs se sont eux aussi attaqués à ces obstacles majeurs au commerce intrarégional en Afrique. En 2013, l'OMC, l'UA et la CEA ont mené des enquêtes dans le cadre de l'exercice de suivi et d'évaluation en vue du 4^{ème} Examen global de l'Aide pour le commerce. L'OMC, en collaboration avec l'UA et la CEA, a mis au point un questionnaire en ligne dans le but de déterminer la façon dont l'Aide pour le commerce peut appuyer de manière optimale l'objectif d'augmentation du commerce intra-africain poursuivi par l'UA. L'UA et la CEA ont fait parvenir le questionnaire aux pays africains et aux organisations régionales de coopération économique, ainsi qu'aux donateurs et aux partenaires Sud-Sud. Au total, 51 réponses ont été reçues, dont 30 de la part de pays africains, 5 de la part d'organisations régionales de coopération économique et 16 de la part de donateurs (8 donateurs bilatéraux et 8 donateurs multilatéraux).

En ce qui concerne la coopération et l'intégration régionales, il ressort de l'enquête réalisée auprès des donateurs que :

- Les trois quarts des donateurs ayant répondu au questionnaire investissent dans les couloirs de transit en Afrique, et les trois quarts d'entre eux ont indiqué fonder leurs activités sur une stratégie régionale ou une stratégie relative aux couloirs.
- Plus des trois quarts des donateurs ont indiqué que la demande d'assistance de la part des pays partenaires concernant des programmes commerciaux régionaux a fortement augmenté depuis 2005, ce qui révèle un intérêt grandissant pour la mise en place de programmes de coopération régionale en association avec des donateurs (« coopération triangulaire »). La quasi-totalité des donateurs ont indiqué que l'appui qu'ils avaient fourni était aligné sur différentes initiatives commerciales de l'UA, en particulier l'Initiative pour le renforcement des capacités productives en Afrique (environ 90 %) et le Programme de développement des infrastructures en Afrique (deux tiers).
- Plus de 80 % des donateurs ont participé à des projets panafricains visant à encourager la coopération et l'intégration régionales, et plus de la moitié d'entre eux ont indiqué prendre part également à différentes initiatives sous-régionales, notamment la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) (63 %), la CEDEAO (56 %) et la SADC (50 %).
- L'évaluation des programmes des donateurs consacrés à la coopération commerciale régionale met en évidence que ces programmes ont été hautement bénéfiques : environ deux tiers des donateurs ont estimé que ces programmes avaient entraîné une augmentation des exportations et des échanges, plus des deux-cinquièmes ont indiqué que ces programmes avaient entraîné une accélération de la croissance économique et une réduction de la pauvreté, et un peu plus du tiers ont souligné qu'ils avaient contribué à la diversification des exportations.

Les résultats de l'enquête effectuée auprès des donateurs indiquent donc que l'Aide pour le commerce régionale : a été axée sur la suppression des contraintes pesant sur l'intégration régionale et l'amélioration de la coopération économique régionale grâce au renforcement des infrastructures matérielles et immatérielles ; a été consacrée à des initiatives sous-régionales et régionales et définie en étroite collaboration avec les partenaires de développement ; et a permis d'accroître la croissance, de réduire la pauvreté et de diversifier l'économie (qui sont les objectifs essentiels de la coopération régionale).

L'enquête parallèle OMC-UA-CEA/ONU menée en 2013 auprès des partenaires a également souligné nombre de ces thèmes.¹¹ Il en ressort que l'infrastructure liée au commerce et le transport sont des domaines clés dans les stratégies commerciales régionales, de même que l'agriculture, le commerce de services et les services visant à soutenir les exportations. Les partenaires ayant répondu à l'enquête ont en outre indiqué que leurs stratégies de coopération

régionale avaient été élaborées en consultation avec les partenaires donateurs et les partenaires régionaux, et au moyen d'une évaluation des besoins, et ont par ailleurs mentionné que les consultations avec le secteur privé (national et étranger) avaient occupé une place importante dans ce processus. D'après cette enquête, l'UE se détache comme la principale source d'assistance pour l'intégration commerciale régionale.¹² Toutefois, l'idée selon laquelle le soutien reçu pour les programmes commerciaux régionaux aurait fortement augmenté depuis 2005 n'a été confirmée que par moins de 10 % des partenaires ayant répondu, et moins de la moitié d'entre eux ont indiqué qu'il avait légèrement augmenté. Ce résultat peut donner à penser que la demande d'assistance régionale n'est pas satisfaite.

Les secteurs prioritaires pour la coopération régionale relevés par les partenaires étaient similaires aux secteurs cités par les donateurs, mais les pays bénéficiaires semblaient être d'avis que l'appui fourni par les donateurs était moins aligné sur leurs propres stratégies : seul un dixième des pays partenaires estimaient que l'appui était bien aligné et deux tiers ont estimé qu'il était moyennement aligné. Deux tiers des partenaires ont indiqué ne pas avoir demandé d'aide concernant les initiatives de l'UA. Les principales difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des stratégies commerciales régionales et/ou sectorielles mentionnées étaient le manque de mise en œuvre par les autres pays partenaires au sein de la région – soulignant ainsi les problèmes associés aux biens publics régionaux – et les contraintes de capacité au sein du ministère responsable de la mise en œuvre.

L'évaluation des programmes effectuée par les partenaires a donné des résultats analogues à celle effectuée par les donateurs, l'accélération de la croissance économique, l'augmentation des échanges et la réduction de la pauvreté figurant parmi les plus grandes réussites. L'augmentation des fonds de l'Aide pour le commerce régionale a par ailleurs été mentionnée parmi les résultats importants des évaluations. La moitié des partenaires ayant répondu au questionnaire ont estimé que l'Aide pour le commerce régionale avait augmenté en conséquence, tandis que moins de 20 % des donateurs étaient de cet avis.

Pour résumer, la coopération régionale peut donner une nette impulsion au commerce régional en Afrique, comme cela a été relevé dans ce chapitre, mais il est nécessaire de mettre en place des mesures d'appui pour les infrastructures immatérielles et matérielles ainsi que d'autres mesures de politique complémentaires afin que des résultats puissent être obtenus. Il s'agit de l'une des principales raisons pour lesquelles les initiatives de coopération économique conventionnelle n'ont pas encore eu d'effets significatifs sur l'intégration régionale. De ce fait, l'Aide pour le commerce régionale est un moyen particulièrement efficace pour créer un meilleur environnement du point de vue des chaînes de valeur. Les enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU indiquent que l'Aide pour le commerce régionale a porté ses fruits, mais qu'il est possible de faire bien plus encore.

Les Caraïbes : l'Aide pour le commerce régionale au service de l'intégration

La Communauté des Caraïbes (CARICOM) est une organisation qui regroupe 15 États membres et membres associés. La coopération économique s'exerce depuis très longtemps au sein de cette région. La Communauté des Caraïbes de 1973 a été remplacée par l'Espace commercial et économique unique de la CARICOM, qui est entré en vigueur en 2006. Il s'agit d'une petite sous-région, qui compte seulement 17 millions d'habitants environ, mais ses objectifs en matière d'intégration sont ambitieux : fondamentalement, l'Espace commercial et économique unique de la CARICOM est un marché unifié dont les membres appliquent un tarif extérieur commun et au sein duquel les marchandises, les services, la main-d'œuvre et le capital circulent librement.¹³ En association avec la République dominicaine, la CARICOM est liée à l'UE dans le cadre d'un Accord de partenariat économique qui a pris effet en 2013. Elle a également formé un ALE spécial avec les États-Unis (Initiative concernant le Bassin des Caraïbes, IBC).

La CARICOM a déjà recours à l'Aide pour le commerce régionale pour promouvoir l'intégration régionale et renforcer la coopération. En décembre 2012, la CARICOM a lancé la stratégie régionale d'Aide pour le commerce de la Communauté des Caraïbes pour 2013-2015 (CARICOM, 2012), qui énonce ses priorités et objectifs régionaux en matière d'Aide pour le commerce pour ces prochaines années. Elle a fait savoir que, malgré tous les efforts consentis en matière de coopération économique, ses échanges économiques intrarégionaux se situaient à moins de la moitié du niveau auquel ils pourraient – et devraient – s'établir. La CARICOM (2012) a fait observer que « les efforts déployés par la région pour façonner des perspectives de croissance économique tirées par le commerce se sont heurtés à des infrastructures économiques insuffisantes, une compétitivité faible et en recul, des institutions faibles, des systèmes de production fragmentés et une capacité de production limitée », ce qui correspond à de nombreux points évoqués plus haut qui peuvent être traités en ciblant correctement l'Aide pour le commerce. En effet, le recours à l'Aide pour le commerce régionale afin d'ajouter de la valeur au niveau de la production est une priorité majeure dans le cadre de cette stratégie.

Quelles sont les principales difficultés relevées par les partenaires ?

Les réponses à l'enquête de suivi effectuée en 2011 par l'OCDE et l'OMC auprès des organisations régionales ont mis en exergue les points qui, selon elles, constituent les obstacles les plus importants au commerce à la fois intrarégional et extrarégional. Les résultats sont résumés dans le tableau 4.1. De manière générale, la compétitivité, la diversification limitée des exportations et les liaisons de transport inadéquates sont considérées comme les principales entraves au commerce intrarégional et extrarégional et se retrouvent sensiblement dans les deux catégories. Les problèmes liés aux infrastructures immatérielles et matérielles ont été mentionnés dans toutes les régions, et l'accès limité au financement du commerce ainsi que la diversification limitée des exportations constituent également des contraintes majeures dans plusieurs régions. Les problèmes liés aux normes et au respect de celles-ci ont également été fréquemment cités, en particulier pour ce qui touche au commerce extérieur de la plupart des organisations sous-régionales africaines et de la CARICOM.

En outre, les réponses ont mis en évidence des divergences de vues parmi les organisations d'une même région. Par exemple, les trois communautés économiques régionales qui comptent parmi leurs membres les États de l'Afrique de l'Ouest ont fourni des réponses assez différentes en ce qui concerne les principales contraintes en matière de commerce intrarégional. L'environnement réglementaire était un obstacle majeur au commerce intrarégional selon la CEDEAO, et au commerce extrarégional selon l'Autorité de coordination du transport de transit du Corridor Nord (TTCA-NC), mais ne représentait pas un obstacle majeur pour la SADC (ni pour l'Organisation des États des Caraïbes orientales, l'OECO). L'accès limité au financement du commerce constituait un obstacle important au commerce intrarégional pour la SADC et l'OECO mais aussi au commerce extrarégional pour l'OECO. La compétitivité revêtait une haute importance pour toutes les organisations, à l'exception de la CEDEAO. Enfin, le coût des services de transport était un obstacle important pour la CEDEAO mais pas pour les autres groupes régionaux. Il est difficile d'apporter une explication à ces divergences de vues, mais on peut peut-être y voir un problème d'interprétation : par exemple, les coûts des services de transport font grimper les dépenses et freinent la compétitivité.

En tout état de cause, d'après les réponses fournies au questionnaire, les obstacles qui entravent le plus le commerce intrarégional et extrarégional sont à mettre en lien avec les politiques liées au commerce et la facilitation des échanges, le financement du commerce, les liaisons de transport inadéquates, la diversification limitée des exportations et la faible demande régionale. Comme le montrent clairement les enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA et les cas d'expérience régionaux (voir plus loin dans ce chapitre), l'Aide pour le commerce régionale a donné de bons résultats pour remédier à tous ces problèmes, à l'exception de la question du financement du commerce.

Tableau 4.1 Vue d'ensemble des contraintes en matière de commerce intrarégional et extrarégional		
Organisations régionales	Principales contraintes en matière de commerce intrarégional	Principales contraintes en matière de commerce extrarégional
CARICOM	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Respect des normes
CEN-SAD	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible demande régionale ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible demande régionale ■ Compétitivité ■ Coût des exportations
CEDEAO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Environnement réglementaire de l'activité commerciale ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Coûts des services de transport ■ Accès limité au financement du commerce 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations ■ Respect des normes
OECD	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Accès limité au financement du commerce ■ Respect des normes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Accès limité au financement du commerce ■ Respect des normes
SADC	<ul style="list-style-type: none"> ■ Faible demande régionale ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Procédures douanières et frontalières ■ Restrictions informelles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations ■ Coûts des exportations ■ Procédures douanières et frontalières ■ Restrictions informelles
TTCA-NC	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Environnement réglementaire de l'activité commerciale ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Respect des normes ■ Procédures douanières et frontalières ■ Restrictions informelles 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Compétitivité ■ Diversification limitée des exportations ■ Liaisons de transport inadéquates ■ Coût des exportations ■ Accès limité au financement du commerce ■ Respect des normes ■ Procédures douanières et frontalières ■ Restrictions informelles

Source: Questionnaire 2011 OCDE/OMC, www.aid4trade.org.

L'AIDE POUR LE COMMERCE RÉGIONALE : UN PUISSANT CATALYSEUR POUR LES CHAÎNES DE VALEUR

Pour que les pays en développement puissent récolter les fruits de l'intégration et de la coopération régionales, ils doivent remédier à différentes sortes de dysfonctionnements du marché et supprimer diverses contraintes. L'Aide pour le commerce plurinationale et régionale peut jouer un rôle important à cet égard. Comme le montrent clairement les cas d'expérience régionaux sur l'Aide pour le commerce (OCDE/OMC, 2011) ainsi que les enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU, l'Aide pour le commerce régionale permet de résoudre de manière effective et efficace des obstacles qui freinent le renforcement de l'intégration bilatérale et régionale – et ce dans de nombreux domaines – dans le cadre d'un accord régional officiel ou par d'autres moyens.

L'Aide pour le commerce régionale peut contribuer à appuyer l'intégration et la coopération régionales de manière efficace par rapport au coût. Dans ce domaine clé, les donateurs et les pays bénéficiaires peuvent rentabiliser leur investissement de manière optimale. Dès lors, on peut s'interroger sur la mesure dans laquelle les pays bénéficiaires et les pays donateurs ont répondu jusqu'à présent au besoin manifeste d'Aide pour le commerce régionale. Quels résultats a donné l'Aide pour le commerce régionale en termes de croissance des flux globaux ? Comment ces flux se situent-ils par rapport au total des flux d'Aide pour le commerce ? Quels sont les secteurs qui reçoivent le plus de flux d'Aide pour le commerce régionale ? Et existe-t-il des différences nettes entre les régions en ce qui concerne la répartition des flux d'Aide pour le commerce régionale ?

Le deuxième chapitre indique que les engagements au titre de l'Aide pour le commerce restent élevés par rapport à la période de référence 2002-2005 mais reculent ces derniers temps, à l'instar de l'aide pour le développement en général. Si l'Aide pour le commerce a évolué de manière relativement positive au cours de cette période difficile, un certain repli était peut-être inévitable. Cela montre bien à quel point il importe de veiller à ce que l'Aide pour le commerce soit aussi efficace et efficiente que possible. La dernière partie de cette section porte sur l'évolution de l'Aide pour le commerce plurinationale et régionale au niveau sectoriel. La section suivante illustre l'impact de l'Aide pour le commerce régionale sur le terrain. Ces expériences mettent en exergue le rôle bénéfique que joue l'Aide pour le commerce régionale pour appuyer le processus de coopération économique.

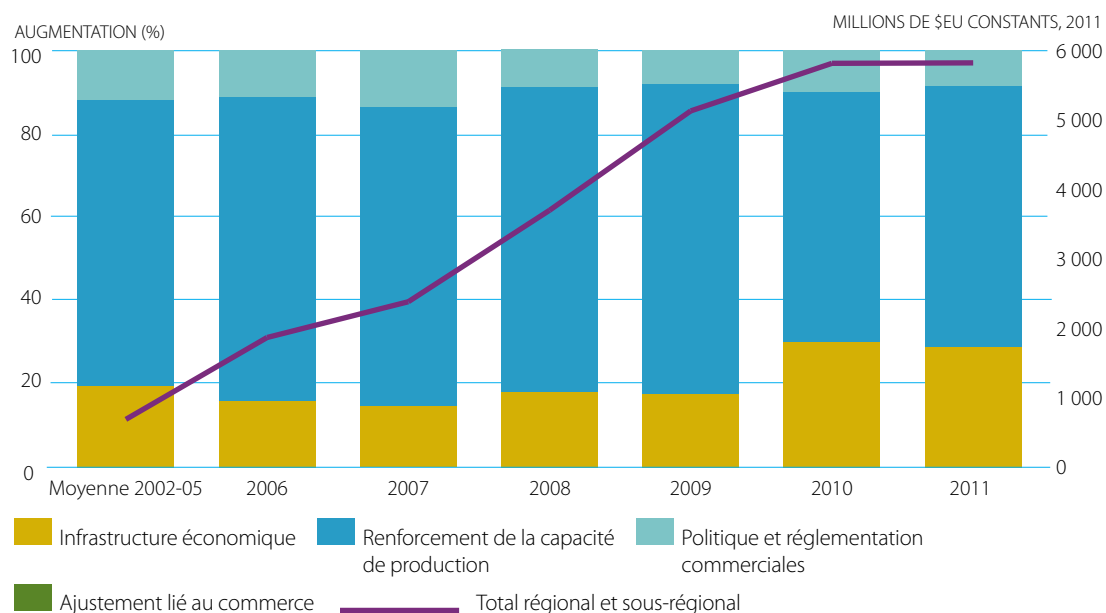
Évolution des flux d'Aide pour le commerce régionale

Le deuxième chapitre examine de façon approfondie l'évolution du total des flux d'Aide pour le commerce par rapport aux flux globaux d'aide publique au développement (APD). L'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale, telle qu'elle est décrite dans le Système de notification des pays créanciers (SNPC), représente une part relativement faible du total des flux d'Aide pour le commerce, mais elle est en augmentation. En 2006, le montant total des versements au titre de l'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale s'élevait à 2,6 milliards de dollars EU. En 2011, ce montant est passé à environ 6,2 milliards de dollars EU. Aussi, la part qu'occupe l'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale dans l'Aide pour le commerce totale est passée d'environ 12 % en 2006 à 19 % en 2011. Le total des flux d'Aide pour le commerce s'est accru d'environ 50 % entre 2006 et 2011, mais l'augmentation de l'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale a été 2,5 fois plus élevée.

Au niveau sectoriel, il existe de nettes différences entre les flux d'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale et les flux d'Aide pour le commerce totale. Depuis 2006, le renforcement de la capacité de production est de loin la principale composante de l'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale (figure 4.1). La part des versements en faveur de cette catégorie est restée assez stable au cours de la période 2006-2009, entre 69 et 74 %. Néanmoins, elle a reculé de près de 7 % entre 2009 et 2011, principalement au bénéfice de l'infrastructure économique et, dans une moindre mesure, de la politique et de la réglementation commerciales (figure 4.1).

Figure 4.1 Programmes régionaux et mondiaux par catégorie (versements)

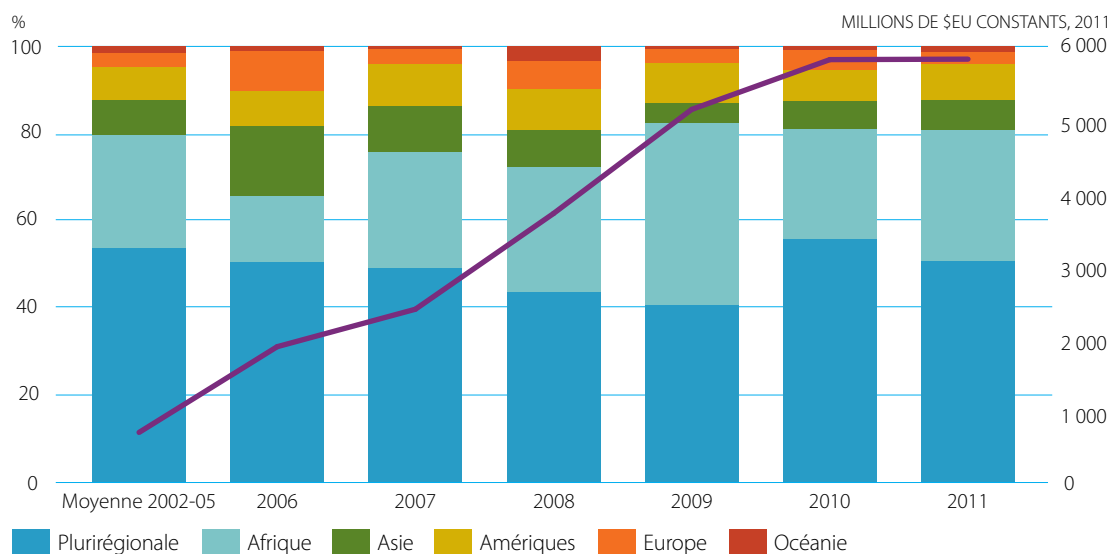
Part en % et valeur totale



Source : Base de données du Système de notification des pays créanciers de l'OCDE, <http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=CRS1#>.

Figure 4.2 Répartition géographique des programmes régionaux et mondiaux (versements)

Part en % et valeur totale



Source : Base de données du Système de notification des pays créanciers de l'OCDE, <http://stats.oecd.org/index.aspx?DataSetCode=CRS1#>.

La figure 4.2 donne une représentation graphique des données agrégées concernant l'Aide pour le commerce totale et régionale et sous-régionale pour l'Afrique, l'Asie, les Amériques, l'Europe et l'Océanie, et inclut une catégorie « mondiale (plurirégionale) ». La répartition des versements au titre de l'Aide pour le commerce varie grandement selon qu'il s'agit de la catégorie « totale » ou « régionale et sous-régionale », ce qui semble logique compte tenu de la nature des flux régionaux et sous-régionaux. La catégorie « mondiale » est la plus conséquente et comprend les projets liés à la coopération Sud-Sud, qui n'a cessé de prendre de l'ampleur ces dernières années, ainsi que les flux d'Aide pour le commerce plurinationale affectés à des pays ayant des besoins similaires mais non déterminés par la situation géographique.

À l'échelle régionale et sous-régionale, la part de l'Aide pour le commerce versée à l'Afrique est près de quatre fois supérieure à celle versée à l'Asie : si l'on ne tient pas compte des flux globaux, la part de l'Afrique a pratiquement doublé et est passée de 31 % en 2006 à 61 % en 2011, tandis que la part de l'Asie a diminué de plus de moitié, tombant de 32 % à 14 % au cours de la même période. Cette évolution reflète de toute évidence le degré de priorité élevé accordé par les dirigeants africains à l'intégration régionale.

En résumé, la part des flux d'Aide pour le commerce régionale et sous-régionale s'est accrue depuis 2006, malgré une très légère baisse du montant des flux totaux et régionaux qui ont reculé de 6,3 milliards de dollars EU en 2010 à 6,2 milliards de dollars EU en 2011. Néanmoins, l'Aide pour le commerce régionale reste relativement faible, en particulier au regard de son potentiel, comme cela a été souligné précédemment, et de son efficacité avérée, comme il en sera question dans la prochaine section.

Bien que la composition de ces flux ait quelque peu changé au fil des années, les catégories « renforcement de la capacité de production » et « infrastructure économique » occupent invariablement une place prépondérante dans les flux régionaux. La littérature consacrée aux obstacles au commerce indique que cette place est tout à fait justifiée, et les cas d'expérience examinés ci-après présentent un certain nombre de projets ayant obtenu de bons résultats. Toutefois, pour que les stratégies de développement en général et la coopération et l'intégration régionales en particulier portent leurs fruits, il est de plus en plus important de faciliter les échanges, de faire en sorte que les politiques d'accompagnement soient plus efficaces et plus pratiques, et de faciliter les changements structurels. De ce fait, ces domaines pourraient avoir un fort impact dans le cadre des futurs programmes d'Aide pour le commerce régionale.

CAS D'EXPÉRIENCE : UTILISER L'AIDE POUR LE COMMERCE RÉGIONALE AFIN DE PROMOUVOIR LES CHAÎNES DE VALEUR

Les sections précédentes mettent en avant des arguments de poids en faveur du rôle que joue l'Aide pour le commerce régionale pour lever les obstacles à la création et à l'expansion des réseaux de production et faciliter la participation aux chaînes de valeur. Cependant, afin de réaliser le potentiel de l'Aide pour le commerce régionale, une planification du développement efficace dans le cadre de laquelle les projets régionaux sont intégrés efficacement aux programmes de développement nationaux est nécessaire. C'est surtout là que réside le problème ; il est souvent difficile pour les pouvoirs publics de consacrer des ressources financières qui sont rares à des projets à fortes externalités et dont les retombées ne sont pas à proprement parler nationales. De ce fait, l'Initiative Aide pour le commerce est en grande partie centrée sur le niveau national, les instruments visant à soutenir les programmes plurinationaux et régionaux étant beaucoup moins développés. Conjuguée à la contraction des ressources au titre de l'APD à l'échelle mondiale, l'augmentation de l'Aide pour le commerce régionale soulève de nombreux problèmes. Néanmoins, l'analyse qui précède appuie fermement l'idée selon laquelle l'augmentation de l'Aide pour le commerce régionale sera grandement bénéfique ; l'Aide pour le commerce régionale bien ciblée peut faire beaucoup pour offrir aux entreprises des pays en développement un tremplin vers les réseaux de production internationaux, l'intégration régionale et la compétitivité à l'échelle mondiale.

De nombreuses données empiriques vont dans ce sens. En juillet 2010, l'OCDE et l'OMC ont invité les parties prenantes intéressées à soumettre des cas d'expérience en vue de l'Examen global de l'Aide pour le commerce de 2011 (OCDE/OMC, 2011). Environ 10 % des cas d'expérience présentés pourraient entrer dans la catégorie des projets d'Aide pour le commerce plurinationaux ou régionaux, soit un peu moins que la part qu'occupe l'Aide pour le commerce régionale dans le total des flux d'Aide pour le commerce. Certains cas d'expérience clés ainsi que d'autres projets intéressants pour illustrer la façon dont l'Aide pour le commerce régionale peut contribuer aux réseaux de production et au renforcement de la participation dans les chaînes de valeur sont résumés ci-après.¹⁴

Indications concernant les cas d'expérience régionaux

Afin de présenter les cas d'expérience ci-après de manière structurée, les projets sont répartis en plusieurs catégories : infrastructure économique, facilitation des échanges, politiques liées au commerce, renforcement de la capacité de production, et promotion des chaînes de valeur. Cependant, il convient de noter que cette répartition tient plus à un souci de lisibilité qu'à un objectif ou une priorité d'ordre économique. En effet, de nombreux projets pourraient tout à fait entrer dans plus d'une catégorie et tous les projets présentés ci-après ont joué un rôle important pour remédier à certains obstacles pesant sur l'intégration et les réseaux de production régionaux.

Infrastructure économique

Comme indiqué plus haut, une infrastructure économique insuffisante est un obstacle majeur à l'intégration économique régionale et à la création de chaînes de valeur dans les pays émergents et en développement, en particulier les pays à faible revenu. Les cas d'expérience soulignent que l'Aide pour le commerce régionale destinée aux projets et programmes d'infrastructure économique doivent impérativement reposer sur une coordination plurinationale étroite, créant ainsi un véritable réseau composé de divers organismes publics et parties prenantes externes dont les rapports doivent être étroitement gérés, ce qui implique un bon équilibre entre les intérêts politiques et économiques de chacun.

Comme il est difficile de créer et de maintenir une dynamique lorsque les parties prenantes sont aussi nombreuses, l'importance d'un engagement et d'un soutien politique de haut niveau est primordiale. Il est nécessaire de mettre en place une forme de financement continu de même que des mesures d'accompagnement pour le renforcement des capacités afin de faire en sorte que les projets d'infrastructure économique puissent être gérés de manière efficace et durable, mais aussi pour concrétiser pleinement les avantages qui peuvent découler de la suppression des goulets d'étranglement, du développement de couloirs de transport qui jouent un rôle crucial, et du renforcement des dorsales technologiques dans les secteurs de l'information et de la communication. Tous ces éléments sont déterminants pour promouvoir les réseaux de production et favoriser la progression dans la chaîne de valeur.

Le projet sur les *stratégies de développement économique du Corridor de Nacala*, financé par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) en étroite collaboration avec le gouvernement du Mozambique, a pour but l'élaboration de stratégies de développement destinées à orienter le développement et les investissements appropriés. Il pourrait également être bénéfique pour les chaînes de valeur et pour appuyer la création de valeur ajoutée dans la région grâce aux services aux entreprises.¹⁵ Le Corridor de Nacala est depuis toujours un couloir de transit important dans l'Afrique du Sud-Est, mais son utilisation a été interrompue par la guerre civile au Mozambique qui a pris fin en 1992. La guerre civile ayant laissé les infrastructures en ruines, le Corridor est devenu une priorité majeure pour les donateurs internationaux. L'objectif de ce programme est d'élaborer une stratégie de développement intégrée pour le Corridor de Nacala et de créer un cadre de planification efficace. La démarche adoptée est à la fois régionale, dans la mesure où elle couvre différentes régions du Mozambique et établit des liens avec le Malawi, la Tanzanie et la Zambie voisins, et sectorielle puisqu'elle porte sur les secteurs de la logistique, du tourisme, des industries extractives, de l'industrie, de la sylviculture, de l'agriculture, de l'eau, de l'électricité, de la communication, de l'infrastructure sociale et de l'infrastructure de transport, favorisant ainsi l'adoption d'une approche intégrée de l'élaboration de projets et de l'attribution des priorités. Ce programme a permis non seulement d'améliorer les bases de données disponibles dans des domaines pertinents à la fois pour le développement social et le commerce, mais aussi de revoir les plans de développement, de donner un degré de priorité élevé aux projets de développement et aux investissements publics et privés, d'analyser les contraintes qui s'exercent sur la capacité, et de mettre en évidence les obstacles au développement du Corridor de Nacala, en vue d'apporter des éléments d'information pour le choix et la planification des projets.

Créé en 2001, le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), qui regroupe dix pays d'Asie centrale (y compris la Chine) et est appuyé par six institutions multilatérales, a pour objectif le renforcement du développement économique grâce à la coopération régionale.¹⁶ Il a à son actif des projets régionaux dans le domaine du transport, du développement de couloirs économiques, de la facilitation des échanges, de l'énergie et de la politique commerciale, et totalise à ce jour 140 projets pour un montant de 21 milliards de dollars EU. Jusqu'à présent, l'amélioration de la connectivité, la réduction du coût des transactions commerciales dans le pays et au sein de la région couverte par le programme CAREC, et l'intensification des échanges sont sans doute les retombées les plus importantes de ce programme.¹⁷

Facilitation des échanges

Comme il est indiqué ailleurs dans ce chapitre, la facilitation des échanges a des incidences importantes sur la création de réseaux de production. Le secteur privé souligne régulièrement que la baisse des coûts de l'intégration économique grâce à la facilitation des échanges est une priorité de premier ordre pour faciliter l'activité des réseaux de production et stimuler le commerce international, de même que les efforts visant à faire en sorte que les améliorations en termes d'efficacité de l'infrastructure matérielle se traduisent par une baisse des coûts. L'Aide pour le commerce régionale peut jouer un rôle de catalyseur pour réduire ces obstacles aux échanges.

Diverses initiatives de facilitation des échanges entreprises dans le cadre de l'APEC constituent d'excellents exemples de la façon dont la coopération régionale peut réduire le coût des interactions économiques et promouvoir les chaînes de valeur.¹⁸ Grâce à deux plans d'action pour la facilitation des échanges mis en œuvre au cours de la période 2002-2010, les pays de l'APEC ont pu faire baisser de 10 % les coûts des opérations commerciales dans la région. Par ailleurs, un plan d'action pour un guichet douanier unique (2007) est entré en vigueur, et une page Web consacrée aux droits de douane et aux règles d'origine (« WebTR ») a été créée par l'APEC. En outre, une carte de voyages d'affaires de l'APEC a été lancée dans le but de réduire le coût des voyages d'affaires en permettant aux hommes et aux femmes d'affaires de se déplacer sans visa et d'emprunter des voies rapides qui leur sont réservées dans les aéroports.

Dans la région des Amériques, l'ALE établi par les États-Unis, l'Amérique centrale et la République dominicaine a mis en évidence l'importance de la facilitation des échanges et des ministres ont lancé une initiative sur la facilitation des échanges en 2011 dans le but d'identifier les principaux obstacles aux échanges économiques dans la région.¹⁹ Les trois thèmes centraux étaient : la facilitation des procédures douanières et des échanges ; la logistique et la chaîne d'approvisionnement ; et les normes techniques, y compris sanitaires et phytosanitaires (SPS). Les enquêtes réalisées auprès des parties prenantes ont révélé que les domaines dans lesquels il était nécessaire d'apporter le plus d'améliorations étaient : l'administration des douanes, y compris la gestion du risque ; la logistique et l'infrastructure liée à la logistique ; la gestion des frontières de manière intégrée ; et les formalités administratives aux frontières. Une telle coopération régionale permet aux régions d'accorder un degré de priorité élevé aux obstacles majeurs à l'intégration régionale.

En outre, le programme pour le transit international de marchandises, lancé en 2008 par la Banque interaméricaine de développement (BID) a consisté à mettre en place un document électronique unique qui est utilisé à El Amatillo, localité située à la frontière entre El Salvador et le Honduras qui enregistre le plus fort volume d'échanges en Amérique centrale, dans le but de simplifier et d'harmoniser les procédures à la frontière.

Un autre projet concernant la facilitation des échanges et la réduction des coûts a été réalisé sous l'égide du programme *TradeMark Southern Africa* (TMSA). Au poste frontière de Chirundu, le premier guichet unique à la frontière en Afrique situé le long du Corridor Nord-Sud, les améliorations en matière de facilitation des échanges s'observent dans la réduction des coûts de transit pour le secteur privé et les augmentations des recettes fiscales perçues par les pouvoirs publics. Entre juin 2010 et juin 2012, le temps de passage de la frontière a reculé de 36 % pour s'établir à 25 heures en moyenne, tandis que, au cours de la même période, le trafic s'intensifiait et que le nombre de véhicules augmentait de 65 %. Du fait de la diminution de la durée du transit, le secteur privé a pu réaliser des économies qui s'élevaient à environ 20 millions de dollars EU par mois en moyenne à la fin du premier semestre 2012. Sans qu'il soit nécessaire de relever les niveaux d'imposition, l'amélioration de l'efficacité des opérations douanières a permis au gouvernement de la Zambie de doubler le montant des taxes sur les échanges perçues entre 2009 et 2012.

Politiques liées au commerce

Comme indiqué ailleurs dans ce chapitre, la catégorie « politique et réglementation commerciales » est relativement faible par rapport à l'« infrastructure économique » et au « renforcement de la capacité de production ». Elle regroupe les projets liés aux domaines suivants : politique commerciale et gestion administrative ; facilitation du commerce ; accords commerciaux régionaux ; négociations commerciales multilatérales ; éducation/formation dans le domaine du commerce ; et politique du tourisme et gestion administrative.²⁰ En d'autres termes, cette catégorie couvre une partie de l'infrastructure « immatérielle » pour la coopération et l'intégration régionales. Néanmoins, les enquêtes menées par l'OCDE et l'OMC ainsi que celles menées par l'OMC, l'UA et la CEA examinées précédemment soulignent combien il importe d'améliorer les politiques liées au commerce afin de stimuler l'intégration et la compétitivité régionales.

Aussi, l'Aide pour le commerce régionale fournie dans la catégorie « politique et réglementation commerciales » peut jouer un rôle important pour faciliter l'intégration intrarégionale et renforcer la capacité « immatérielle » des organismes publics. Si, à l'heure actuelle, l'Aide pour le commerce régionale affectée à cette catégorie n'est pas élevée, les perspectives pour l'avenir sont excellentes au vu des nouvelles structures d'accords commerciaux régionaux qui sont en train de voir le jour (par exemple la proposition de création d'un ALE panafricain et l'accord RCEP mentionnés précédemment). En outre, compte tenu des avantages qui peuvent découler d'une amélioration en termes de facilitation des échanges entre plusieurs pays et dans le cadre régional, cette catégorie attirera de plus en plus de flux d'Aide pour le commerce.

Mis en place en 2009, le programme du Fonds d'affectation spéciale pour l'Aide pour le commerce et l'intégration régionale en faveur des Caraïbes (CARTFund) : un mécanisme de soutien d'Aide pour le commerce à la CARICOM et aux États du CARIFORUM, appuyé par le Royaume-Uni et administré par la CARICOM et le CARIFORUM, constitue un mécanisme fondé sur la demande dont l'objet est d'appuyer la mise en œuvre dans les Caraïbes des APE conclus avec l'Europe et l'Espace commercial et économique unique de la CARICOM. En 2011, 18 projets avaient été approuvés dans 8 États du CARIFORUM (5 projets régionaux et 13 projets nationaux), qui représentaient à peu près 70 % du financement disponible, la demande dépassant les ressources existantes. Ce fonds est particulièrement remarquable car il est véritablement le fruit d'un effort conjoint entre donateurs et organisations régionales bénéficiaires.

D'après la littérature économique (par exemple Park et Lippoldt, 2008), le lien entre l'IED, la protection des droits de propriété intellectuelle (DPI) et la progression dans la chaîne de valeur est évident. Toutefois, l'intérêt que présente la protection des DPI est souvent mal compris, ce qui s'est parfois traduit par la mise en œuvre de politiques ayant eu pour effet de réduire les possibilités d'attirer des réseaux de production régionaux. La stratégie d'exploitation de la valeur de la propriété intellectuelle des exportations de l'Organisation des États américains (OEA), financée par l'OEA, a pour objectif de mieux faire connaître aux acteurs nationaux et régionaux les possibilités d'augmentation des recettes d'exportation qui résultent du recours à des stratégies en matière de propriété intellectuelle. La réussite de ce programme tient essentiellement : au fait que les parties prenantes à la fois locales et régionales prennent part à la sélection des produits ; à la place donnée au secteur privé dans ce processus et dans le module de formation ; à l'ordonnancement des travaux à chaque étape du programme ; ainsi qu'au résultat final de la méthode qui peut être utilisé au sein de la région des Caraïbes pour appuyer d'autres produits et dans d'autres régions.

Le manque d'harmonisation des politiques liées aux normes et à la conformité avec les normes peut également freiner l'activité des réseaux de production régionaux. Le projet de création d'infrastructures qualité régionales dans la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), financé par l'Allemagne, a pour objectif l'amélioration des infrastructures qualité dans cette région. Les travaux portent sur la normalisation, l'assurance de la qualité, l'accréditation et les essais. Dans le cadre de ce projet, mis en œuvre entre 2004 et 2013, des travaux ont été menés pour commencer à mettre sur pied des infrastructures qualité régionales qui soient compatibles avec les prescriptions de l'OMC. La Loi sur la normalisation, l'assurance de la qualité, la métrologie et les essais, adoptée par la CAE en 2007, a établi un cadre pour l'harmonisation des normes et la coordination des activités. Un système d'infrastructures qualité régionales a été pour ainsi dire créé de toutes pièces : 1 100 normes ont été harmonisées, bien qu'elles n'aient pas été entièrement adoptées par les différents pays ; une équipe d'évaluateurs formés pour l'accréditation des laboratoires médicaux, d'essai et d'étalonnage a été mise sur pied et l'Office d'accréditation de l'Afrique de l'Est a été établi en 2009 ; les capacités en matière d'harmonisation régionale des procédures d'inspection et de certification des produits ont été renforcées ; et les laboratoires de métrologie ont été améliorés dans tous les pays de la CAE.

Le système tripartite de notification des obstacles non tarifaires (ONT) et de règlement des plaintes relatives aux ONT COMESA/CAE/SADC est basé sur Internet mais est accessible à tous les négociants, grâce à une fonctionnalité pour téléphone mobile. Ce système a été pleinement incorporé dans les structures et démarches institutionnelles des communautés économiques régionales, des pouvoirs publics et du secteur privé. À la fin du mois de mars 2013, 73 % des plaintes relatives à des ONT avaient été réglées, souvent en l'espace de quelques jours ou de quelques semaines alors que les délais étaient beaucoup plus longs auparavant (plusieurs mois voire plusieurs années). Les plaintes déposées le plus fréquemment concernent la lenteur et le coût des procédures douanières dans l'ensemble de la région tripartite, les problèmes liés à l'application des règles d'origine, la tarification des usagers de la route, et les problèmes liés à l'application des normes sanitaires et phytosanitaires. La suppression de l'interdiction faite aux autobus et aux véhicules lourds de traverser le poste frontière de Kariba a entre autres permis une intensification du commerce à petite échelle, une augmentation du volume des échanges transfrontières, une diminution de la durée du transport et du transit, ainsi qu'un accroissement du nombre d'emplois et de la capacité de dédouanement.

Renforcement de la capacité de production

Il apparaît clairement dans les cas d'expérience que la participation et la mobilisation du secteur privé est un défi majeur qui doit être relevé en permanence pour pouvoir renforcer la capacité de production régionale.²¹ Toutefois, le secteur privé est l'élément central de l'intégration et des réseaux de production internationaux et régionaux. Les projets régionaux d'Aide pour le commerce donnent d'assez bons résultats pour remédier à certaines difficultés majeures auxquelles est confronté le secteur privé dans les régions en développement.

Par exemple, la phase II (volet Agence caribéenne de développement des exportations) du Programme caribéen de développement du commerce et du secteur privé (CTPSD), financé par l'UE, a permis d'appuyer les efforts déployés par l'Agence caribéenne de développement des exportations – un organisme régional de promotion des exportations et du commerce – pour apporter un appui au secteur privé dans le cadre de la signature de l'Accord de partenariat économique conclu entre le CARIFORUM et l'UE. L'objectif du programme est d'intervenir au niveau régional pour faire un meilleur usage des organisations régionales afin de parvenir à renforcer les capacités d'exportation dans la région. L'on considère que la participation de l'Agence caribéenne de développement des exportations en tant que partenaire a joué un rôle clé dans la réussite de ce programme, puisque cette organisation régionale était déjà bien établie avant que le programme ne soit mis en œuvre et qu'elle avait déjà noué des partenariats importants avec des participants des secteurs public et privé au niveau régional.

La participation d'un pays en développement plus développé, le Chili, au programme de renforcement du système public de sécurité sanitaire des produits agricoles destinés à l'exportation dans les États membres de la CARICOM, financé par l'OEA, constitue un exemple intéressant de mise en commun des expériences acquises par un pays pour promouvoir les meilleures pratiques au niveau régional. Par l'intermédiaire du Secrétariat de l'OEA, les pouvoirs publics chiliens ont mis en commun leurs règles et pratiques en matière de gestion des normes SPS avec les pays de la CARICOM. La réussite de ce programme témoigne de l'efficacité de la coopération Sud-Sud.

Le Programme de renforcement des capacités commerciales en Afrique (PACT), financé par le Canada, a été conduit conjointement par l'ITC, le Bureau de promotion du commerce Canada (TOFC) et différentes organisations africaines, dans le but de développer et diversifier les exportations dans les pays d'Afrique bénéficiaires et de renforcer la capacité d'exportation des PME. Ce programme a essentiellement consisté à dispenser des formations dans les domaines de la capacité d'exportation et de la fourniture de renseignements sur les marchés basée sur les technologies de l'information et de la communication, ainsi qu'à offrir des conseils d'experts sur la préparation des marchés, et des missions sur

l'accès aux marchés. Grâce à ce programme, les exportations à destination de l'Europe se sont accrues et de petites exploitations agricoles africaines ont pu avoir accès à des marchés en Europe et au Canada. En outre, le programme PACT a permis à la marque Design Africa de se faire une place dans le secteur de la décoration intérieure et d'exporter ses produits vers le Canada, les États-Unis et l'UE. Par ailleurs, dans le cadre du volet « Accès! au commerce international pour les femmes d'affaires africaines », des formations dans le domaine des exportations ainsi que des conseils ont été fournis à des femmes d'affaires. Au moins 100 femmes entrepreneurs ont suivi des séminaires sur deux ans consacrés à la capacité d'exportation dans les quatre pays initiaux et ont été retenues pour participer à des missions et/ou à des foires commerciales. L'étude indique que 50 % à 60 % d'entre elles ont établi des liens commerciaux avec un distributeur dans le pays importateur, et que 20 % recevaient déjà des commandes ou étaient sur le point d'en recevoir.

Promotion des chaînes de valeur

Chacun des cas d'expérience ci-dessus a eu des incidences directes ou indirectes sur l'amélioration des perspectives d'intégration dans les chaînes de valeur. Toutefois, dans plusieurs cas d'expérience, la promotion des chaînes de valeur apparaissait comme le principal objectif poursuivi.

Par exemple, l'initiative Promotion des exportations et compétitivité commerciale des entreprises (ExPECT), lancée en 2010 sous l'égide de la CEDEAO, a pour but de développer et de promouvoir les chaînes de valeur ayant un fort potentiel d'exportation. Ce programme a été créé pour faire en sorte que la région adhère au programme PACT II (Programme de renforcement des capacités commerciales en Afrique) et que celui-ci s'inscrive dans la durée. L'objectif poursuivi est la création des structures et capacités techniques, de gestion et institutionnelles nécessaires et le renforcement des structures et capacités existantes pour aider la région à atteindre ses objectifs en matière de développement du commerce en ce qui concerne les chaînes de valeur. Jusqu'à présent, le projet a débouché sur : un engagement financier conséquent de la part de la Commission de la CEDEAO et de l'ITC/PACT II pour appuyer la mise en œuvre sur la période 2011-2013 ; l'élaboration par la CEDEAO-10 d'un plan de travail pour 2011 fondé sur les résultats ; ainsi qu'une analyse de la chaîne de valeur de la mangue à laquelle ont participé le secteur privé et le secteur public de la région en vue notamment de mettre au point une stratégie régionale pour le secteur de la mangue. En 2011, le programme a été élargi pour inclure la mise en œuvre de volets visant à augmenter la compétitivité des PME dans les chaînes de valeur retenues dans le cadre du programme ExPECT pour les secteurs de la mangue, de la noix de cajou et de l'huile de palme ; la validation de la stratégie régionale pour le secteur de la mangue au niveau national et la finalisation du processus pour un deuxième produit ; et le premier forum des acteurs de l'exportation au sein de la CEDEAO pour débattre des priorités pour le développement des chaînes de valeur et de la compétitivité dans le secteur des exportations.

CONCLUSIONS

L'analyse qui précède permet de tirer les conclusions générales suivantes : les réseaux de production régionaux jouent un rôle de plus en plus important dans la réussite du programme commercial des pays en développement ; outre l'amélioration des résultats commerciaux et l'obtention d'une grande partie des avantages qui découlent d'une plus grande ouverture de l'environnement commercial et d'investissement, la participation aux réseaux de production régionaux peut aussi contribuer à réduire la pauvreté, à créer des emplois et, en définitive, à faire en sorte que les pays puissent progresser dans la chaîne de valeur ; la coopération économique régionale orientée vers l'extérieur peut constituer une stratégie efficace pour favoriser l'intégration dans les chaînes de valeur et améliorer l'intégration régionale ; et l'Aide pour le commerce régionale peut faciliter l'intégration régionale et l'activité des chaînes de valeur. La part croissante qu'occupe l'Aide pour le commerce régionale dans le total des flux d'Aide pour le commerce conjuguée aux réponses fournies aux enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU mettent en évidence que les partenaires et les donateurs ont de plus en plus conscience du fait que l'Aide pour le commerce régionale constitue un moyen efficace pour aider les pays à atteindre leurs objectifs en matière de commerce et de développement.

Dans la publication *Panorama 2009 de l'Aide pour le commerce*, l'OCDE et l'OMC ont souligné non seulement l'impact considérable que les projets régionaux d'Aide pour le commerce peuvent avoir mais aussi les problèmes liés à ces projets. En particulier, l'OCDE et l'OMC ont identifié deux défis majeurs pour l'avenir : la nécessité d'améliorer la coordination au niveau régional et la nécessité de renforcer les capacités humaines et institutionnelles. S'agissant du premier défi, ce chapitre a mis en évidence trois problèmes majeurs : la faiblesse de la demande d'Aide pour le commerce régionale ; le manque de cohérence entre les priorités nationales et régionales ; et l'absence de coordination effective au niveau régional. En ce qui concerne la nécessité de renforcer les capacités, ce chapitre souligne que les capacités institutionnelles et humaines des CER varient considérablement, ce qui peut avoir une forte incidence sur la capacité d'absorption de l'Aide pour le commerce régionale. En outre, l'existence de multiples accords et organismes d'intégration régionale qui se chevauchent peut rendre difficile l'établissement d'une relation stable entre donateurs et bénéficiaires.

Il ressort des enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU auprès des donateurs et des pays partenaires en Afrique ainsi que des cas d'expérience examinés plus haut que des progrès considérables ont été accomplis depuis 2009 en ce qui concerne la formulation des demandes d'Aide pour le commerce régionale et les mesures destinées à promouvoir une coopération plus étroite entre les donateurs et les pays partenaires, même si des améliorations sont encore nécessaires. L'amélioration de la cohérence entre les priorités nationales et régionales reste toutefois un défi à moyen et long termes. Le renforcement des capacités humaines et institutionnelles est également un défi à moyen et long termes dans le processus de développement. Cependant, les donateurs et les organisations régionales se sont employés à réduire cet obstacle par un gros effort qui a porté ses fruits, et le mouvement en faveur de la mise en œuvre d'accords mégarégionaux, en particulier en Asie et en Afrique, devrait permettre de réduire les problèmes de chevauchement entre les accords.

Il est difficile de généraliser à partir des expériences tirées de projets et programmes régionaux tant ces derniers diffèrent de par leurs objectifs, leur contexte, les pays qui les composent et leur envergure. Toutefois, les recherches et les enquêtes menées par l'OCDE, l'OMC et d'autres organisations internationales permettent de dégager un certain nombre de facteurs indispensables à la réussite de ces projets et programmes :

- L'accent sur l'*appropriation* des projets par les parties prenantes est une priorité absolue et une clé du succès.
- En rapport avec le point précédent, l'« adhésion » active des parties prenantes est indispensable pour faire en sorte que les projets reçoivent un appui tout au long de leur mise en œuvre. Ce point est particulièrement important pour les projets régionaux et ceux qui font intervenir plusieurs pays.
- Des systèmes de suivi et d'évaluation cohérents permettant de remédier aux problèmes doivent être incorporés dans la conception des projets afin que des comparaisons puissent être effectuées entre les différentes situations régionales/nationales. La CAREC est un bon exemple de meilleures pratiques à cet égard.
- Les projets doivent être assortis d'objectifs clairs et réalistes. Les délais doivent être raisonnables et réalistes, mais pas excessivement prudents. Il faut cependant prévoir une souplesse suffisante pour gérer les événements imprévus.
- S'il est vrai que les projets poursuivent des objectifs différents, la question de la durabilité devrait toutefois être une considération importante pour la plupart des projets, en particulier ceux qui relèvent de la catégorie « infrastructure économique ».
- Il est important d'associer le secteur privé et d'autres partenaires qui ne sont pas affiliés aux pouvoirs publics dans les projets régionaux d'Aide pour le commerce et en particulier ceux qui relèvent des catégories « infrastructure économique » et « renforcement de la capacité de production », comme cela a été souligné dans l'enquête menée par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU auprès des partenaires.

Si les projets régionaux d'Aide pour le commerce sont intrinsèquement complexes en raison de la nécessité d'associer et de coordonner de multiples gouvernements ainsi que les divers organismes qui leur sont rattachés et une multitude de parties prenantes du secteur privé, ils constituent un moyen efficace et rentable d'aider les pays en développement à atteindre leurs objectifs en matière de commerce et de développement. Alors que les budgets des pays donateurs sont mis à rude épreuve, l'Aide pour le commerce régionale est un excellent exemple de solution où chaque investissement se traduit par d'importants avantages. ■

NOTES

1. http://www.wto.org/french/tratop_f/region_f/region_f.htm.
2. La liste mise à jour au 13 janvier 2013 peut être consultée à l'adresse http://www.wto.org/french/tratop_f/region_f/region_f.htm.
3. Le « déplacement des échanges » fait référence à un éventuel détournement des exportations par les pays non membres d'une zone de libre-échange vers le pays appliquant le droit de douane le plus faible dans cette zone.
4. Une approche théorique de cette évolution a été élaborée dans la littérature consacrée aux « droits de douane endogènes ».
5. Voir H. Kuroda, M. Kawai et R. Nangia (2007).
6. Les enquêtes menées en 2013 par l'OMC, l'UA et la CEA/ONU sont examinées en détail plus loin dans cette section.
7. Kimura et Obashi (2011) proposent un tour d'horizon complet de la documentation spécialisée.
8. Voir la « Déclaration conjointe concernant le lancement de négociations pour un Partenariat économique intégral régional », www.meti.go.jp/press/2012/11/20121120003/20121120003-2.pdf.
9. Dans l'ouvrage de Petri *et al.* (2012), les calculs concernant le RCEP ne tiennent compte que des pays de l'« ASEAN+3 » (l'ASEAN, la Chine, la Corée et le Japon), tandis que les simulations concernant le TPP ne comprennent pas les trois membres qui ont rejoint les négociations l'année passée (le Canada, le Japon et le Mexique). Cependant, le site Web qui vient étayer cet ouvrage (www.asiapacifictrade.org) présente les chiffres relatifs au RCEP (« ASEAN+6 ») et aux 12 pays participant au TPP.
10. www.afdb.org/fr/.
11. Le taux de réponse au questionnaire destiné aux partenaires est assez bon (30 pays ayant répondu) mais les réponses à un grand nombre de questions ont été fournies par une faible partie de ces pays seulement, la plupart provenant d'environ 5 partenaires uniquement.
12. OCDE (2009) : le deuxième chapitre de cet ouvrage donne un bon aperçu de l'assistance fournie par l'UE aux pays africains pour mettre en œuvre des accords de partenariat économique (APE).
13. Pour en savoir plus sur l'Espace commercial et économique unique de la CARICOM, veuillez consulter l'adresse www.caricom.org/jsp/single_market/single_market_index.jsp?menu=csme.
14. Avant toute chose, il convient de noter qu'il ne s'agit pas ici d'études de cas mais de cas d'expérience, qui sont de manière générale plus descriptifs et informatifs qu'analytiques. Ils ne comprennent pas d'analyse coûts-avantages par exemple.
15. www.jica.go.jp/project/english/mozambique/002/outline/index.html.
16. www.carecprogram.org/index.php?page=carec-development-effectiveness-review.
17. Pour faire le point sur les progrès accomplis depuis dix ans, consulter le document « www.carecprogram.org/uploads/events/2010/9th-MC/Draft-10Year-Commemorative-Study-Main-Text.pdf ».
18. www.apec.org/About-Us/About-APEC/Achievements-and-Benefits.aspx.
19. www.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2013/11612.pdf.

20. Dans la base de données SNPC, cette catégorie couvre également les projets concernant l'ajustement lié au commerce, mais l'ampleur de ce volet est négligeable en termes de flux d'Aide pour le commerce régionale.
21. Dans la base de données SNPC, le renforcement de la capacité de production comprend les projets relatifs aux services bancaires et financiers ; les services aux entreprises et autres services ; ainsi que l'agriculture, la sylviculture et la pêche.

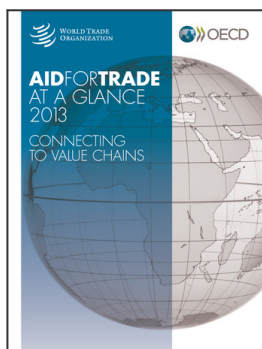
RÉFÉRENCES

- Banque asiatique de développement (BAsD) (2008), *Emerging Asian Regionalism: Partnership for Shared Prosperity*, BAsD, Manille, http://aric.adb.org/emergingasianregionalism/pdfs/Final_ear_chapters/final%20report.pdf.
- Banque asiatique de développement et Institut de la Banque asiatique de développement, 2013, *Connecting South and Southeast Asia: Interim Report*, disponible à l'adresse www.adbi.org/book/2013/05/05/5632.connecting.south.asia.southeast.asia/.
- Union africaine (2012), *Action Plan for Boosting Intra-Regional Trade*, « <http://www.au.int/en/sites/default/files/Action%20Plan%20for%20boosting%20intra-African%20trade%20F-English.pdf> ».
- Athukorala, P. (2010), *Production Networks and Trade Patterns in East Asia: Regionalization or Globalization?*, *Asian Development Bank (ADB) Working Paper Series on Regional Economic Integration* n° 56, BAsD, Manille, « www.adb.org/publications/production-networks-and-trade-patterns-east-asia-regionalization-or-globalization ».
- CARICOM (Communauté des Caraïbes) (2012), *Caribbean Community Regional Aid for Trade Strategy 2013-2015*, www.caricom.org/.
- Kimura, F. et A. Obashi (2011), *Production Networks in East Asia: What We Know So Far*, *Asian Development Bank Institute (ADBI) Working Paper* n° 320, Institut de la Banque asiatique de développement, Tokyo.
- H. Kuroda, M. Kawai et R. Nangia (2007), « *Infrastructure and Regional Cooperation* », dans F. Bourguignon et B. Pleskovic (éds.), *Rethinking Infrastructure for Development*, Banque mondiale, Washington, D.C., page 246.
- Limao, N. et A. Venables (2001), « *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade* », *World Bank Economic Review*, Vol. 15(3), pages 451 à 479.
- Maur, J.-C. (2008), *Regionalism and Trade Facilitation: A Primer*, *World Bank Policy Research Working Paper* 4464, « http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/WDSP/IB/2008/01/03/000158349_20080103113436/Rendered/PDF/wps4464.pdf ».
- OCDE (2009), *Surmonter les obstacles à la frontière : Coûts et bénéfices de la facilitation des échanges*, Études de l'OCDE sur la politique commerciale, OCDE, Paris, « http://www.oecd-ilibrary.org/fr/trade/surmonter-les-obstacles-a-la-frontiere_9789264056978-fr ».
- OCDE (2012), *Reducing the Thickness of Borders to Promote Trade and Participation in Global Value Chains*, COM/DCD/TAD/RD(2012)2/RD4, OCDE, Paris, <http://www.oecd.org/dac/aft/ReducingtheThicknessofBorders.pdf>.
- OCDE (2013), *Trade Policy Implications of Global Value Chains. Contribution to the Report on Global Value Chains*, TAD/TC/WP(2012)31/FINAL, OCDE, Paris.
- OCDE/OMC (Organisation mondiale du commerce) (2011), *Panorama de l'Aide pour le commerce 2011 : Montrer les résultats*, OCDE et OMC, Paris et Genève, http://dx.doi.org/10.1787/aid_glance-2011-fr.
- Orefice, G. et N. Rocha, (2011), *Deep Integration and Production Networks*, Staff Working Paper ERSD-2011-11, Organisation mondiale du commerce, Division de la recherche économique et des statistiques, Genève.
- Park, W.G., et D.C. Lippoldt (2008), *Technology Transfer and the Economic Implications of the Strengthening of Intellectual Property Rights in Developing Countries*, *OCDE Trade Policy Working Papers*, n° 62, OCDE, Paris.
- Petri P.A., M.G. Plummer et F. Zhai (2012), « *The Economic Impact of the ASEAN Economic Community: An Applied General Equilibrium Approach* », *Asian Economic Journal*, Vol. 26(2), pages 93 à 118.

Plummer, Michael G. (2007), « *Best Practices in Regional Trading Agreements: An Application to Asia*, » *The World Economy*, Vol. 30, n° 12, décembre, pages 1771 à 1796.

Plummer, Michael G., et Chia Siow Yue (éds.) (2009), *Realizing the ASEAN Economic Community: A Comprehensive Assessment*, Singapour, ISEAS, novembre.

PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) (2007), *Trade Facilitation Beyond the Multilateral Trade Negotiations: Regional Practices, Customs Valuation and Other Emerging Issues*, PNUD, Genève, www.unescap.org/tid/artnet/pub/tipub2466.pdf.



Extrait de :
Aid for Trade at a Glance 2013
Connecting to Value Chains

Accéder à cette publication :
https://doi.org/10.1787/aid_glance-2013-en

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE/Organisation mondiale du commerce (2014), « Stimuler les chaînes de valeur au moyen de l'Aide pour le commerce au niveau régional », dans *Aid for Trade at a Glance 2013 : Connecting to Value Chains*, Organisation mondiale du commerce, Geneva/Éditions OCDE, Paris.

DOI: https://doi.org/10.1787/aid_glance-2013-8-fr

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.